CLASSIFICATION DES AERONEFS IMPORTES

EVOLUTION DU FASCICULE

CE DOCUMENT EST REEDITE
IL ANNULE ET REMPLACE L'EDITION PRECEDENTE

Cette nouvelle édition a pour but de prendre en compte les dispositions de la sous-partie H de la Partie 21, entrée en vigueur le 28 septembre 2004.

LISTE DES PAGES EN VIGUEUR

Page	Ed.	Date	Rév.	Date
PG	5	04/2005	0	
EV/1	5	04/2005	0	
PV/1	5	04/2005	0	
SO/1	5	04/2005	0	
1	5	04/2005	0	
2	5	04/2005	0	
3	5	04/2005	0	
4	5	04/2005	0	
5	5	04/2005	0	
6	5	04/2005	0	
7	5	04/2005	0	
8	5	04/2005	0	
9	5	04/2005	0	
10	5	04/2005	0	
11	5	04/2005	0	
12	5	04/2005	0	
13	5	04/2005	0	
14	5	04/2005	0	
A1/1	5	04/2005	0	
A1/2	5	04/2005	0	
A1/3	5	04/2005	0	
A1/4	5	04/2005	0	
A1/5	5	04/2005	0	
A1/6	5	04/2005	0	
A1/7	5	04/2005	0	
A1/8	5	04/2005	0	
A2/1	5	04/2005	0	
A2/2	5	04/2005	0	
A2/3	5	04/2005	0	
A2/4	5	04/2005	0	
A3/1	5	04/2005	0	
A3/2	5	04/2005	0	
A4/1	5	04/2005	0	
A4/2	5	04/2005	0	
A5/1	5	04/2005	0	
A5/2	5	04/2005	0	

Page	Ed.	Date	Rév.	Date
A6/1	5	04/2005	0	
A7/1	5	04/2005	0	
A7/2	5	04/2005	0	
A7/3	5	04/2005	0	
A8/1	5	04/2005	0	
A8/2	5	04/2005	0	
A9/1	5	04/2005	0	
A9/2	5	04/2005	0	
A10/1	5	04/2005	0	
A10/2	5	04/2005	0	
A10/3	5	04/2005	0	
A10/4	5	04/2005	0	
A10/5	5	04/2005	0	
A11/1	5	04/2005	0	
A11/2	5	04/2005	0	
A11/3	5	04/2005	0	
A11/4	5	04/2005	0	
A11/5	5	04/2005	0	
A11/6	5	04/2005	0	
A11/7	5	04/2005	0	
A11/8	5	04/2005	0	
A11/9	5	04/2005	0	
A11/10	5	04/2005	0	
A12/1	5	04/2005	0	
A13/1	5	04/2005	0	
A14/1	5	04/2005	0	
A15/1	5	04/2005	0	

SOMMAIRE

1. Objet Page 1
2. Domaine d'application Page 1
3. Références Page 1
   - 3.1. Textes réglementaires Page 1
   - 3.2. Accord DGAC Page 2
4. Définitions Page 2
5. Les opérations de classification Page 3
   - 5.1. Déroulement des opérations de classification Page 3
   - 5.2. Classifications à l'étranger Page 4
   - 5.3. Classifications impliquant plusieurs lieux géographiques Page 4
   - 5.4. Aéronef d'origine non civile Page 4
6. Conditions pour la délivrance d'un CDN, d'un CA, CLN ou CLNS et d'une LSA Page 5
   - 6.1. Délivrance du CDN Page 5
   - 6.2. Délivrance du CA, du CLN ou du CLNS Page 6
   - 6.3 Délivrance de la LSA Page 8
   - 6.4. Langage Page 8
   - 6.5. Format des CDN et des CA - Etablissement et utilisation du CEN . Page 8
7. La demande Page 9
8. Le rapport de classification Page 8
9. Dispositions particulières Page 11
   - 9.1. Laisser-passer pour les vols de contrôle nécessaires à l'obtention du CDN Page 11
   - 9.2. Laissez-passer valant CDN Page 11
   - 9.3. Remarque sur les aéronefs de transport aérien commercial Page 11
10. Rôle des différents intervenants Page 11
    - 10.1. Le postulant Page 11
    - 10.2. L'inspecteur de GSAC local Page 12
    - 10.3. Le superviseur du GSAC central Page 12
    - 10.4. L'ingénieur de marque de la DGAC/DCS/NO Page 13
    - 10.5. L'agent du bureau des immatriculations de la DGAC Page 13
11. Circuit de délivrance des documents Page 13
12. Facturation Page 14

ANNEXE I La demande et les accords préalables
Appendice I.1 : Demande de classification d'aéronef (AC 138)
Appendice I.2 : Fiche de renseignements relative à un aéronef objet d'une demande de classification (AC 152)
Appendice I.3 : Demande d'accord DGAC en vue d'une classification d'aéronef (DT 617a)
ANNEXE II Documents exigibles de l'Etat exportateur et de l'Etat constructeur
Appendice II.1 : Modèle de déclaration de l'autorité de l'Etat constructeur
ANNEXE III La conformité de la définition individuelle de l'aéronef à un type certifié
ANNEXE IV Le manuel de vol
ANNEXE V Etat d'application des CN et des AD
ANNEXE VI Etat des équipements et des éléments d'aéronef/moteur/hélice
ANNEXE VII Approbation de Conception d'Evolution (ACE) et application de bulletins service (BS)
ANNEXE VIII Entretien de l'aéronef
ANNEXE IX Inspection de l'aéronef
ANNEXE X AC 177 : Rapport de classification d'un aéronef neuf importé produit sous agrément partie 21G dans un Etat membre de l'UE
ANNEXE XI AC 139 : Rapport de classification
- d'un aéronef usagé, quelle que soit sa provenance,
- ou neuf produit sous autorisation 21F en FRANCE ou dans un état membre de l'UE,
- ou neuf importé d'un état non membre de l'UE

ANNEXE XII Exemple de CDN
ANNEXE XIII Exemple de R-CDN (restricted)
ANNEXE XIV Exemple de CA
ANNEXE XV Exemple de CEN

1. OBJET

Le présent fascicule a pour objet :
- de préciser les exigences prévalant à la délivrance à un aéronef d'un certificat de navigabilité (CDN) et, si l'aéronef est concerné, d'un certificat acoustique (CA)[1], éventuellement d'un certificat de limitation de nuisances (CLN) et d'une licence de station d'aéronef (LSA), en vue de l'inscription de cet aéronef au registre français,
- d'exposer les modalités pratiques liées à cette opération.

Ce fascicule présente le circuit de délivrance des documents de bord. Il ne traite pas des conditions de délivrance du certificat d'immatriculation (CI), mais indique les circonstances qui conduisent le GSAC à devoir attendre un accord formel de certains services de la DGAC avant de pouvoir initier son action.

Nota : Tous les formulaires mentionnés dans ce fascicule sont disponibles sur le site du GSAC dans leur dernière version. Ceux figurant dans ce fascicule doivent être considérés comme des exemples.

2. DOMAINE D'APPLICATION

Le présent fascicule concerne les aéronefs importés, neufs ou usagés, potentiellement capables de recevoir
- un CDN individuel (CDN ou R-CDN « restricted ») répondant à l'annexe 8 à la convention relative à l'aviation civile internationale (OACI) et dont les certificats de type ont été transférés à l'AESA[2],
- un CDN d'aéronef agricole (CNAA)

Il est applicable aux aéronefs usagés de provenance militaire ou d'autres services d'Etat, non inscrits au registre civil, dans les conditions particulières exposées au § 5.4.

Il est également applicable aux aéronefs destinés à être ré-immatriculés en France après avoir été radiés du registre français des immatriculations sans avoir, entre-temps, été immatriculés dans un autre pays.

Sont donc exclus du champ d'application de ce fascicule les aéronefs destinés à recevoir des CDN autres que ceux cités supra, à l'exception toutefois de certains aéronefs agricoles de catégorie restreinte pour lesquels les dispositions du présent fascicule sont susceptibles d'être appliquées.

3. REFERENCES

3.1. Textes réglementaires

- Règlement (CE) n° 1592/2002 du parlement européen et du conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence Européenne de la Sécurité Aérienne.
- Règlement (CE) n° 1702/2003 de la commission du 24 septembre 2003 établissant les règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production.

[1] La réglementation nationale en matière de nuisances restant en vigueur jusqu'au 28/03/2007, il peut toujours être délivré un CLN ou un CLNS pour les aéronefs pour lesquels il n'existe pas de certificat de type AESA.
[2] La liste des aéronefs transférés à l'AESA est disponible sur le site internet de l'AESA.

- Règlement (CE) n° 2042/2003 de la commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.
- Décision AESA n° 2/2003 relative à l'application de s AD pour les aéronefs conçus par des pays tiers.
- Arrêté du 30 juillet 1975 relatif aux conditions de délivrance des certificats de limitation de nuisances des aéronefs.
- Arrêté du 12 novembre 1980 modifié relatif à l'interdiction d'inscription au registre français d'immatriculation des avions à réaction subsoniques quelle que soit leur masse et des avions à hélices de masse maximale au décollage inférieure ou égale à 5700 kg, dépourvus de certificat de limitation de nuisances.
- Arrêté du 19 février 1987 relatif aux catégories d'aéronefs soumis à l'obligation des certificats de limitation de nuisances.
- Arrêté du 16 novembre 1990 relatif à l'exploitation des avions à réaction subsoniques en vue de limiter leurs émissions sonores.
- Arrêté du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale.
- Arrêté du 14 décembre 1993 modifié relatif au retrait progressif des avions à réaction subsoniques non conformes aux normes du chapitre 3 de l'annexe 16, volume 1, deuxième édition (1988) de l'OACI.
- Règlement (CE) n° 925/1999 du Conseil du 29 avril 1999 relatif à l'immatriculation et à l'exploitation, dans la Communauté, de certains types d'avions à réaction subsoniques civils modifiés et munis d'un nouveau certificat indiquant leur conformité avec les normes du volume I, deuxième partie, chapitre 3 de l'annexe 16 à la convention relative à l'aviation civile internationale, troisième édition (juillet 1993).
- Arrêté du 16 juillet 2001 relatif à la licence de station d'aéronef.
- Article L.121-3 du code de l'aviation civile.

3.2. Accord DGAC

Ce fascicule a reçu l'accord de la DGAC le 09 mars 2005 par retour du bordereau de consultation et d'accord sur la documentation du GSAC n°177.

4. DEFINITIONS

Classification : Opérations en vue de la délivrance du certificat de navigabilité individuel à un aéronef et, éventuellement, du certificat acoustique ou du certificat de limitation de nuisances et de la licence de station d'aéronef.

Aéronef : Lorsque ce terme est employé seul, il doit être considéré qu'il couvre l'aéronef et tous ses éléments constitutifs, à savoir : cellule, moteur(s), hélice(s), équipements.

Abréviations :

ACE : Approbation de Conception d'Evolution
AD (Airworthiness Directive) : employé pour désigner toute consigne de navigabilité étrangère, quel que soit le pays d'origine.
AESA : Agence Européenne de Sécurité Aérienne
AMOC : Alternative Means Of Compliance
CA : Certificat acoustique
CDN : Certificat de navigabilité
CDNS : Certificat de navigabilité spécial
CLN : Certificat de limitation de nuisances
CDNR : Certificat de navigabilité restreint non AOCI
CEN : Certificat d'examen de navigabilité (ARC - Airworthiness Review Certificate)
CI : Certificat d'immatriculation

CLNS : Certificat de limitation de nuisances spécial
CN (Consigne de Navigabilité) : toute consigne de navigabilité française.
CT : Certificat de Type
DCS/NO : Division «Aéronefs» de la Sous-Direction Navigabilité et Opérations de la Direction du Contrôle et de la Sécurité de la DGAC (DCS/NO). (ex-SFACT/N)
EM : Etat Membre de l'UE
EnM : Etat non Membre de l'UE
OFAC : Office Fédéral de l'Aviation Civile (Suisse) GSAC/NA : Département « Navigabilité-Certification » GSAC central
LSA : Licence de station d'aéronef
PMA : Parts Manufacturer Approval
R-CDN : Certificat de navigabilité restreint (« restricted »)
STC : Supplemental Type Certificate
STCH : STC Holder
VT : Visa Technique

5. LES OPERATIONS DE CLASSIFICATION

5.1. Déroulement des opérations de classification

Le principe retenu est celui d'un processus déclaratif de la part du postulant auquel incombe la responsabilité d'apporter toutes les justifications nécessaires à la délivrance des documents par l'autorité qui, préalablement à cette délivrance, procède aux vérifications qu'elle juge nécessaires et ne se substitue, en aucun cas, au postulant.

Dans certains cas, le travail de classification peut, pour le postulant comme pour le GSAC, se révéler long et difficile.

Il importe donc que le postulant ne préjuge, ni du temps dont le GSAC aura besoin pour effectuer ses investigations, ni du résultat de celles-ci.

Il devra donc prendre toutes les précautions pour anticiper sur les difficultés prévisibles et établir un planning des opérations précédant la mise en service de l'appareil intégrant un temps raisonnable pour les travaux liés à la classification et, notamment :

- il est recommandé au postulant de prendre en compte la question de la validation AESA des approbations de conception d'évolution[3] (ACE) avant même l'importation de l'aéronef, tant ce point risque d'entraîner des difficultés et de ne pas hésiter à questionner la DCS/NO,
- au titre des éléments qui peuvent avoir un effet positif ou négatif sur le déroulement d'une classification, on peut citer celui de la langue dans laquelle sont présentés les différents documents de l'aéronef. Seuls le français et l'anglais sont de nature à ne pas poser de problème (se reporter au § 6.4.)

En pratique, le postulant doit avoir ou s'entourer d'un minimum de compétence technique, pour constituer et soutenir les justifications à présenter à l'autorité.

Dans la mesure où il n'est pas là pour établir les dossiers, mais pour les vérifier, le GSAC peut refuser de poursuivre une classification, ou l'ajourner, s'il n'obtient pas la fourniture des justifications attendues.

Enfin, réussir à obtenir un carton de CDN du GSAC ne donne aucune garantie au postulant sur le fait que ce CDN sera signé par la DGAC et que le CI sera délivré le jour même, à moins que les différentes parties concernées n'aient été averties en temps utile d'une urgence particulière et aient donné leur accord sur l'échéance d'aboutissement du processus.

[3] Par conception d'évolution, il faut entendre : modifications, réparations et déviations.

5.2. Classifications à l'étranger

Dans l'intérêt des postulants et de l'administration, la règle de base est d'effectuer les classifications sur le territoire national en vue, entre autres, de minimiser les temps et les frais de déplacements des inspecteurs et de se trouver, postulant et inspecteur du GSAC, dans des conditions de travail optimales.
Certains postulants souhaitent malgré tout que le GSAC se déplace à l'étranger pour effectuer ces opérations.

Cette pratique, séduisante en apparence car sensée réduire les délais des opérations de classification, fait prendre au postulant les risques associés à ceux d'un dossier incomplet ou d'un aéronef insuffisamment préparé.
En effet, le GSAC n'a pas de disponibilités suffisantes pour attendre longuement que les points découverts non justifiés le soient ou que des compléments de visite ou des remplacements d'éléments exigés soient effectués. Un retour de l'inspecteur avant l'aboutissement de la classification n'est jamais à exclure, avec toutes les conséquences qui pourraient en découler.

Dans le cas où le postulant émettrait néanmoins le souhait d'une classification à l'étranger, il devra joindre à sa demande de CDN, les justifications de son choix.

La décision d'accepter ou non de telles dispositions appartient au GSAC central. En cas d'accord, qui restera toujours exceptionnel, le superviseur du GSAC central chargé du type d'aéronef devra avaliser les conditions de réalisation de ces opérations, ainsi que le choix de l'inspecteur chargé de la classification avant le démarrage des opérations. L'inspecteur désigné devra donc attendre un accord du GSAC central avant de déclencher son intervention.

5.3. Classifications impliquant plusieurs lieux géographiques

Il arrive que les opérations de classification d'un aéronef ne soient pas toutes menées dans un même lieu. Le cas le plus fréquent est celui où l'aéronef est stationné dans un endroit différent de celui où se trouvent le postulant et le dossier technique avec ses justifications.

Une telle situation nécessite, de la part du postulant, la mise en place d'une organisation et de moyens de communication sans faille avec les personnes qui traitent l'aéronef sur le plan technique.

Du côté du GSAC, si cette situation implique l'intervention de plusieurs inspecteurs, c'est toujours celui en relation directe avec le postulant et ayant accès au dossier et aux justifications qui reste responsable de la classification. Il lui revient donc d'organiser l'intervention de ses collègues sur l'aéronef et de leur fournir les directives nécessaires.

5.4. Aéronefs d'origine non civile

Certains aéronefs, dont le modèle a fait l'objet d'une certification de type AESA et dont le suivi de navigabilité a été effectivement transféré à l'AESA, ayant été fabriqués pour et/ou utilisés par les militaires ou certaines administrations françaises ou étrangères, non assujetties aux règles de l'aviation civile, sont susceptibles, lorsqu'ils sont mis en vente, de se voir délivrer un CDN. Il n'y a en aucun cas pour la DGAC obligation d'accepter ces aéronefs, que l'utilisateur précédent soit français ou étranger.

La classification de ces aéronefs fera donc l'objet de dispositions spécifiques à proposer par le postulant et à accepter par la DGAC. Ces dispositions viendront s'ajouter à celles du présent fascicule. Elles incluront, au minimum, l'obligation de fourniture :

- des conditions de production de l'aéronef (surveillance de la fabrication). Il conviendra, notamment, de vérifier si l'aéronef concerné a été conçu sous une définition civile ou pas ;
- de la situation exacte de la définition individuelle de l'aéronef, par rapport à une définition civile certifiée AESA (définition de base, évolution par modifications et réparations, …) ;
- des documents d'enregistrement des opérations d'entretien, des modifications et des éventuelles réparations couvrant la cellule, les moteurs, les hélices et les équipements ;
- des documents d'enregistrement de la situation des éléments à limite de vie ;
- d'une attestation de l'autorité militaire ayant été responsable de son exploitation, sur l'utilisation exclusive de l'aéronef dans l'enveloppe de vol certifiée et sur son entretien selon les recommandations du constructeur.

Nota : Pour les hélicoptères Eurocopter, la demande de fabrication de la nouvelle plaque d'identification, toujours formulée par le postulant, sera confirmée auprès d'Eurocopter par le GSAC central après que la conformité de l'hélicoptère aura été clairement établie et vérifiée.

6. CONDITIONS POUR LA DELIVRANCE D'UN CDN, D'UN CA, CLN OU CLNS ET D'UNE LSA

La classification d'un aéronef implique, simultanément à celle du CDN, la délivrance éventuelle d'un CA, d'un CLN ou d'un CLNS et d'une LSA.

6.1. Délivrance du CDN

6.1.1. Sur le plan réglementaire, un aéronef peut recevoir un CDN si :

La définition individuelle de l'aéronef est conforme à une définition de type certifiée par l'AESA, à savoir :	- toute nouvelle définition de produit approuvée depuis le 28 septembre 2003 par l'AESA[4], - toute définition de produit (modèles, modifications mineures et majeures, STC, JTSO, QAC) approuvée, antérieurement au 28 septembre 2003, par un des quinze Etats membres de l'UE (EM) à la date du 28 septembre 2003 et concernant des produits transférés à l'AESA (figurant sur la liste des produits transférés disponibles sur le site de l'AESA), - toute définition des produits conçus par les nouveaux EM[5] et transférés à l'AESA[6] (figurant sur la liste des produits transférés disponible sur le site AESA), à l'exception des évolutions non conçues par le détenteur du certificat de type des produits concernés approuvés avant l'entrée de ces pays dans l'AESA. Toutefois, en cas de doute sur certains détails de conception, il est conseillé d'en référer à l'AESA via le GSAC central et la DCS/NO.
Il a été démontré de manière satisfaisante que l'aéronef présente un fonctionnement normal et sûr en vol.	

[4] La liste de ces définitions approuvées est disponible sur le site internet de l'AESA.

[5] Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Slovénie.

[6] Les définitions de produits des nouveaux EM qui n'ont pas été transférés à l'AESA (qui ne figurent pas sur la liste des produits transférés disponible sur le site AESA) ne sont pas considérées comme approuvées AESA. Une validation formelle par l'AESA du Certificat de Type est nécessaire avant toute classification.

Les définitions de type applicables en France sont donc celles de l'AESA, constituées par l'ensemble des définitions approuvées par les Etats membres de l'UE selon les conditions définies dans le tableau ci-dessus, y compris les anciennes définitions de type DGAC.

Ainsi, les aéronefs transférés à l'AESA peuvent légitimement prétendre à se voir délivrer un CDN individuel français si le postulant démontre la conformité à une définition approuvée par un des EM autre que la France.

Dans ce cas, les anciennes exigences techniques de certification française (limitation de masse maximale par exemple) ne sont plus exigibles et doivent être considérées comme une définition acceptable parmi toutes les définitions européennes certifiées.

Par contre, les exigences nationales administratives (traduction des manuels et des plaquettes, licence de station aéronef) et opérationnelles (balise de détresse, …) sont maintenues.

6.1.2. Au plan pratique, le postulant doit fournir tous les éléments justificatifs nécessaires à la démonstration de la conformité de l'aéronef à une définition certifiée et de son bon état de navigabilité et à la constitution du dossier de classification constitué par le GSAC local et envoyé au GSAC central[7].

Ce dossier comprend :

- la demande du postulant,
- le rapport de classification ad hoc dûment renseigné :
    - aéronef neuf produit sous agrément 21G en France ou dans un EM : AC 177 (annexe X),
    - aéronef usagé quelle que soit sa provenance, aéronef neuf produit sous autorisation 21 F importé à partir d'un Etat membre de l'UE ou aéronef neuf importé d'un Etat non membre de l'UE : AC 139 (annexe XI),
- les pièces justificatives exigées, différentes selon l'origine de l'aéronef.
- l'acceptation, par le postulant, de ces rapports renseignés par l'inspecteur du GSAC.

6.2. Délivrance du CA, du CLN ou du CLNS

La réglementation AESA prévoit la délivrance d'un CA (d'un CLN ou d'un CLNS) individuel pour certaines catégories d'aéronefs.

Le CA (le CLN ou le CLNS), lorsqu'il est requis, est indépendant du CDN.

La procédure de classification "acoustique" doit donc être conduite en même temps que la procédure de classification "navigabilité".

Il est rappelé qu'il existe une certification de type "acoustique"[8]. A cette certification sont associés :

- une fiche de données qui précise, entre autres, la définition certifiée et le chapitre de l'annexe 16 de l'OACI auquel répond l'aéronef,
- un additif au manuel de vol approuvé par l'AESA qui spécifie les niveaux de bruit mesurés.

[7] L'identité du superviseur concerné est indiquée dans PEGASE « type aéronef »

[8] Cette certification de type « acoustique » est incluse dans les FN lorsque l'aéronef possède un certificat de type édité directement par l'AESA.

Les fiches de données nuisances, contrairement aux fiches de navigabilité, ne sont pas diffusées par la DGAC, mais il est possible de les obtenir au coup par coup soit auprès de la DGAC/DCS/NO, soit auprès du GSAC central.

La classification "acoustique" consiste donc, comme dans le cas de la classification "navigabilité", à vérifier que l'aéronef répond à des exigences de définition qui sont, dans ce cas, celles de la fiche de données et qu'il possède un manuel de vol approuvé incluant l'aspect nuisances acoustiques.

Il est important de noter que les modifications présentes sur l'aéronef, qui doivent être analysées au plan navigabilité devront également l'être au plan nuisances acoustiques afin de s'assurer, au travers de leur approbation/validation, qu'elles n'affectent pas le niveau de bruit.

Certains modèles d'aéronefs qui n'ont pas fait l'objet d'une certification de type "acoustique" peuvent recevoir, jusqu'au 28/03/2007, des CLNS. La classification nuisances se fait, dans ce cas, par analogie avec les aéronefs précédemment traités et en conformité avec les conditions édictées par la DGAC dans la fiche explicative associée au CLNS.

L'établissement du CA est soumis à la fourniture, par le postulant des informations suivantes :

- masse maximale au décollage (MTOW),
- masse maximale à l'atterrissage (MLW),
- niveaux de bruit (cases 12 à 16 du CA format AESA) en fonction du chapitre de certification acoustique de l'annexe 16 de l'OACI, volume I.

Les niveaux de bruit requis sont les suivants (signalés par un X dans la case correspondante) :

Chapitre de certification	**Niveau de bruit latéral/pleine puissance** *Lateral/Full Power Noise Level*	**Niveau de bruit en approche** *Approach Noise Level*	**Niveau de bruit de survol au décollage** *Flyover Noise Level*	**Niveau de bruit en survol** *Overflight Noise Level*	**Niveau de bruit au décollage** *Take-Off Noise Level*	**Unités[9] en**
Chapitre 3	**X**	**X**	**X**	*N/A*	*N/A*	EPNdB
Chapitre 5	**X**	**X**	**X**	*N/A*	*N/A*	EPNdB
Chapitre 6	*N/A*	*N/A*	*N/A*	**X**	*N/A*	dB(A)
Chapitre 8	*N/A*	**X**	*N/A*	**X**	**X**	EPNdB
Chapitre 10	*N/A*	*N/A*	*N/A*	*N/A*	**X**	dB(A)
Chapitre 11	*N/A*	*N/A*	*N/A*	**X**	*N/A*	SEL

Les informations nécessaires à l'établissement du CA seront transmises par le postulant, sous la forme d'un tableau, mentionnant de manière très claire et sans aucune ambiguïté[10], les masses maximales de l'aéronef (MTOW et MLW) et les niveaux de bruit correspondant au chapitre de certification acoustique ainsi que les éventuelles modifications ayant une incidence sur les niveaux de bruit.

Ce tableau figure dans la fiche de renseignements aéronef et doit être renseigné par le postulant. En cas de difficultés, il convient de se rapprocher du bureau nuisances de la DGAC.

[9] **EPNdB :** Unité de l'EPNL (niveau effectif de bruit perçu). Valeur de PNL ((niveau de bruit perçu à un instant donné) corrigée pour tenir compte de la présence d'irrégularités spectrales et de la durée du bruit.
dB(A) : Unité du niveau maximal de bruit avec pondération A
SEL : Unité du niveau d'exposition au bruit

[10] Les modifications ayant une influence sur le niveau de bruit doivent être explicitement signalées par le constructeur ou le postulant.

Le postulant devra joindre les copies des pages du document approuvé par l'Autorité primaire de certification contenant les informations.

Dans le cas où il ne serait pas possible d'établir un CA, il pourra toujours, jusqu'au 28/03/2007, être délivré un CLN ou un CLNS.

6.3. Délivrance de la LSA

La réglementation française prévoit la délivrance d'une LSA à un aéronef, équipé d'au moins un émetteur travaillant sur des fréquences attribuées à l'aviation civile.

Dans le cas où l'aéronef est équipé d'une installation radio comportant des émetteurs, travaillant sur des fréquences attribuées à l'aviation civile, une LSA doit lui être délivrée. Il ne peut recevoir ce document que si, en complément des conditions relatives à la délivrance du CDN :

- une demande de licence de station d'aéronef a été formulée,
- les éléments justificatifs nécessaires à la démonstration de la conformité des équipements de l'installation radioélectrique au règlement des radiocommunications de l'Union Internationale des Télécommunications ont été établis par un organisme agréé et sont fournis par le postulant.

Il convient de se reporter au fascicule RP-22-90 qui traite exhaustivement de la délivrance de la LSA.

6. 4. Langage

Les fiches de navigabilité, fiches de modification et/ou de réparation, les manuels, les plaquettes, les listes et les marquages d'instruments ainsi que toute autre information nécessaire exigée par les spécifications de certification applicables, doivent être présentées dans au moins une langue officielle de l'UE acceptable par l'Autorité française.

En pratique, il s'agit du français ou de l'anglais.

Les éventuelles traductions sont à prendre en charge par le postulant. Ce dernier peut faire appel à un traducteur officiel ou proposer sa propre traduction.

Dans chacun des cas, l'auteur de la traduction doit pouvoir être identifié sans aucune ambiguïté et le postulant doit attester, par sa signature sur les documents traduits, qu'il est en plein accord avec la traduction faite.

6.5. Format des CDN et des CA - Etablissement et utilisation du CEN .

Depuis le 28 septembre 2004, les CDN, les CDN "restricted" et les CA des avions devant être inscrits au registre français ou faire l'objet d'une nouvelle édition de leurs documents de bord (suite, transformation CDN Spécial en CDN, …)[11] sont édités au format EASA selon les modèles joints en annexes XII, XIII et XIV, susceptibles d'évolutions mineures.

Leurs appellations respectives sont les suivantes :
- CDN : formulaire 25 de l'EASA (A5 paysage),
- CDN"restricted" : formulaire 24 de l'EASA (A5 paysage),
- CA : formulaire 45 de l'EASA (A5 portrait), qui remplace le CLN.

Le CEN fait l'objet du formulaire 15a de l'EASA (annexe XV)

[11] Les duplicata de documents de bord seront établis selon l'ancien format. Il en est de même pour les CLN Spéciaux.

7. **LA DEMANDE** (Voir annexe I).

Doit être effectuée à l'aide des formulaires AC 138 et AC 152 (annexe I).

8. LE RAPPORT DE CLASSIFICATION (AC 177 ou AC 139)

Ce rapport, qui reste la référence archivée dans le dossier de l'aéronef, doit être renseigné de manière exhaustive.

Les informations jugées nécessaires pour aider à l'établissement du rapport figurent ci-dessous ou dans les annexes jointes auxquelles il convient de se reporter.

Nota : Les documents à joindre au dossier sont signalés dans la « liste des pièces à joindre au rapport » figurant immédiatement après le chapitre I « Informations relatives à la saisie PEGASE » et rappelés, en tant que de besoin, dans le corps du rapport.

Il est demandé de veiller à bien mentionner, à chaque fois que cela est prévu, la référence des documents signalés comme devant être présentés.

Ce rapport se décompose selon les chapitres suivants :

I. Informations relatives à la saisie PEGASE

I.1. Constructeur

Les références du modèle et du constructeur doivent impérativement être relevées sur la plaque constructeur de l'aéronef.

I.2. Pesée

Une pesée réelle datant de moins de cinq ans pour les aéronefs d'aviation générale et de moins de quatre ans si l'aéronef est destiné au transport aérien public sera exigée.
La fiche de pesée présentée à l'inspecteur doit être accompagnée de l'inventaire de l'avion.
Les données en matière de masse et de centrage contenues dans la fiche de pesée doivent être vérifiées par l'inspecteur.
Il convient effectivement de situer la machine par rapport aux limites de masse et de centrage telles que stipulées dans la fiche de navigabilité ou dans le document (manuel de vol, …) auquel renvoie cette fiche de navigabilité.
Si l'aéronef n'est pas présenté dans la configuration prise en compte pour la pesée, une nouvelle pesée sera exigée à moins que les modifications appliquées depuis la précédente pesée aient eu des effets sur la masse et le centrage connus de manière exacte. Dans ce cas, il sera admis une correction par calcul.

Seule la fiche ou le rapport de pesée sera transmis au GSAC central pour les aéronefs de MTOW supérieure à 5,7 t.
Pour les autres, l'inventaire correspondant devra être joint à la fiche ou au rapport de pesée.

I.3. Durée de validité du CEN

Dans l'attente de l'entrée en vigueur de la Partie M et de son application sur les aéronefs concernés, les CDN et les CDN « restricted » des aéronefs inscrits au registre français seront accompagnés d'un CEN (formulaire 15a de l'AESA) auquel il sera attribué la durée de validité qui aurait été donnée, toutes choses étant égales par ailleurs, au CDN avant le 28 septembre 2004.

Ce sont les conditions d'entretien de l'aéronef concerné qui sont le facteur prédominant pour déterminer la durée de validité du CEN.
Ainsi, en l'absence de programme d'entretien ou de manuel complet et en son attente, le CEN ne saurait être délivré pour une durée supérieure à trois mois (se reporter à l'annexe VIII).

Nota 1 : La date proposée pour le début de la validité du CEN doit correspondre à la date de signature du rapport par l'inspecteur, date correspondant à la finalisation du point technique et de l'examen de l'aéronef. Toutefois, il est admis que cette date puisse être antérieure à la date réelle de rédaction du rapport.
Le délai supplémentaire éventuellement nécessaire pour faire aboutir d'autres questions dans les domaines administratifs (par exemple, formalisation de l'approbation d'un supplément de manuel de vol) ou des points techniques minimes dûment identifiés n'entraîne pas de modification de cette date.

Nota 2 : Dans le cas d'un aéronef produit sous agrément 21 G et importé d'un EM :
- la date de début de validité du CEN sera la date à laquelle a été signée l'attestation AESA Form 52,
- dans l'attache de signature du CEN, il sera mentionné " se référer à l'EASA Form 52 n° " ainsi que le nom du signata ire.

II. Informations administratives et nominatives

III. Informations générales liées au modèle de l'aéronef

IV. Informations relatives à l'aéronef

a. Documents exigibles de l'Etat exportateur : annexe II
b. Documents exigibles de l'Etat constructeur : annexe II
c. Autorisation(s) exceptionnelle(s) délivrée(s) par l'AESA ou la DCS/NO
d. Autorisation(s) exceptionnelle(s) délivrée(s) par la DCS/NO
e. Conformité au type certifié : annexe III
f. Exigences de maintenance découlant de la certification de type : annexe III
g. Manuel de vol : annexe IV
h. Etat d'application des CN et des AD : annexe V
i. Etat des équipements et des éléments d'aéronef/moteur/hélice : annexe VI
j. Modifications : annexe VII
k. Réparations : annexe VII
l. Pièces de remplacement : annexe VII
m. Entretien de l'aéronef : annexe VIII
n. Documents de bord et d'aéronef : annexe VIII
o. Moteurs
p. Hélices/pales principales
q. Groupe auxiliaire de puissance
r. Ballon-Planeur

V. Inspection de l'aéronef

Voir annexe IX.

VI. Commentaires – Points ouverts n'entravant pas la classification – Informations communiquées au postulant

Même si le rapport en est à son stade final, ce paragraphe peut comporter des réserves parfaitement identifiées et dont la levée doit être confirmée formellement.

9. DISPOSITIONS PARTICULIERES

9.1. Laissez-passer pour les vols de contrôle nécessaires à l'obtention du CDN

Délivré par le GSAC, ce laissez-passer autorise les vols de contrôle nécessaires à l'obtention du CDN. Il doit être validé, le cas échéant, par les autorités du ou des pays survolés.

9.2. Laissez-passer valant CDN

Sur demande formelle du postulant et sous réserve de l'accord préalable du bureau des immatriculations, un laissez-passer peut être délivré par le GSAC central à la place d'un CDN individuel dont l'établissement est retardé pour une raison quelconque, bien que l'aéronef satisfasse à toutes les conditions techniques de délivrance. Ce laissez-passer vaut également CLN ou CA et LSA.
Il doit être validé par les autorités des pays survolés si l'aéronef doit être utilisé en dehors du territoire français.
Il a une durée de validité d'un mois et n'est pas renouvelable.

Ce laissez-passer est immédiatement envoyé au postulant, ou à la personne désignée par le postulant, par fax et par courrier postal.

L'attention de l'exploitant est attirée sur le fait que l'obtention de ce laissez-passer ne le dispense aucunement de se mettre en règle vis-à-vis des formalités obligatoires liées à l'immatriculation de l'aéronef.

9.3. Remarque sur les aéronefs de transport aérien commercial

L'affectation future à une activité de transport aérien commercial d'un aéronef est généralement connue préalablement à la classification. Des modifications spécifiques, destinées à répondre aux règlements opérationnels correspondants, peuvent être alors requises.
Lors de la classification, le GSAC se limitera à s'assurer, si ces modifications sont présentes sur l'aéronef, qu'elles sont bien approuvées.
En effet, la classification n'a pas pour objectif de vérifier la conformité aux règlements opérationnels imposés à l'utilisateur. Ceci est le but de la visite de conformité au transport public dirigée par les services compétents de la DGAC.

10. ROLE DES DIFFERENTS INTERVENANTS

10.1. Le postulant

Il initie la classification en rédigeant la demande et les autres documents éventuels qui doivent l'accompagner et en utilisant les formulaires figurant en appendices I.1 et I.2 de l'annexe I.

Il procède aux démarches destinées à l'obtention par le GSAC des accords préalables de la DGAC lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas communautaire et/ou que l'exploitant n'est pas français.

Il provoque tous les contacts et toutes les actions nécessités par les particularités éventuelles de son aéronef (informations nécessaires à la prise en compte d'une définition approuvée par un EM de l'UE autre que la France, impossibilité d'obtenir un CDN export ou une déclaration équivalente, CDN export avec réserves, appareil d'origine non civile, etc.), tant avec la DGAC qu'avec le GSAC.

Nota : Comme déjà mentionné, il peut être utile que certains de ces contacts soient initiés avant l'importation de l'aéronef.

Lorsque les questions de principes relatives à l'introduction de l'aéronef sur le registre français sont réglées, il organise la présentation de celui-ci au GSAC. Cette tâche comprend, outre les dispositions pratiques vis-à-vis de l'aéronef lui-même, en matière d'accès et de mise à disposition de personnel, la préparation d'un dossier qu'il tient à la disposition du GSAC. Ce dossier doit contenir toutes les justifications que se doit d'apporter le postulant. Il servira de référence lors de la constitution du rapport de classification de l'inspecteur du GSAC.

Il signe une déclaration sur le rapport de classification. Cette déclaration a pour buts l'acceptation des informations contenues dans le rapport et l'engagement de ne pas détenir d'éléments qui pourraient remettre en cause la navigabilité de l'aéronef.

Cette déclaration est essentielle compte tenu du caractère déclaratif du processus.

Si nécessaire, sur demande de la DCS/NO ou du GSAC, il fait réaliser les travaux requis préalablement à la classification.

10.2. L'inspecteur du GSAC local

Il est le maître d'œuvre de la classification et, à ce titre, l'interlocuteur privilégié de toutes les parties impliquées par qui toutes les informations et instructions doivent passer. Son action est déclenchée par la demande de classification et des documents qui l'accompagnent.

Dans le cas où le propriétaire n'est pas communautaire et/ou si l'exploitant n'est pas français, il questionne les services concernés au moyen de l'imprimé figurant en appendice I.3. de l'annexe I.

Il pilote la classification jusqu'à son terme. En cas d'échec ou d'abandon de la procédure, il en informe le GSAC central par écrit. Il s'assure que le postulant a pris en compte les éventuelles demandes de précisions ou d'actions correctives émanant de l'ingénieur de marque de la DCS/NO, du superviseur du GSAC central, ou de lui-même.

Il établit le rapport de classification, gère son statut (préliminaire - final) et l'envoie au GSAC central. Il archive l'original du rapport avec toutes les pièces annexées.

Nota 1 : La signature de la déclaration par le postulant est à recueillir sur le rapport à son stade final.

Il est recommandé à l'inspecteur, dès qu'il juge nécessaire d'alerter le GSAC central à propos d'une classification en cours, de lui adresser un rapport "préliminaire" sur lequel seront identifiés les actions et les éléments en attente.

Nota 2 : En cas de délai court, il peut être prévu l'envoi du rapport complet par fax.

Il déclenche la facturation de la prestation.

10.3. Le superviseur du GSAC central

Il s'implique dans le traitement des cas difficiles. Le cas échéant, il établit les contacts nécessaires avec l'ingénieur de marque de la DCS/NO.

Il vérifie la complétude et la cohérence du rapport de classification et des documents associés et confirme l'avis favorable de l'inspecteur.

Il confirme la durée de validité initiale du CEN. Le cas échéant, il informe la DCS/NO des raisons qui font que cette durée est inférieure à 6 mois.

Il recueille l'accord du bureau des immatriculations.

Il ordonne l'impression du CDN, du CA ou du CLN ou du CLNS, du CEN et des autres documents d'aéronef éventuels qu'il signe.

Il fait établir, le cas échéant, le laissez-passer valant CDN.

10.4. L'ingénieur de marque de la DGAC/DCS/NO

Il délivre, le cas échéant, le laissez-passer de convoyage vers la France. Il en adresse une copie à GSAC central.

Il instruit en vue de leur approbation par l'AESA les ACE majeures.

Il accorde les éventuelles autorisations exceptionnelles relatives aux AD, aux CN et aux limites de vie.

Il donne son accord pour toute classification d'aéronef pour lequel il n'a été fourni ni CDN export, ni attestation équivalente.

Il signe ou fait signer les documents de bord qu'il reçoit du GSAC central et les fait transmettre au bureau des immatriculations.

10.5. L'agent du bureau des immatriculations de la DGAC

C'est auprès de cet agent que doivent être effectuées par le postulant toutes les opérations liées à l'obtention des marques temporaires ou définitives d'immatriculation.

Il communique au GSAC central son aval pour l'établissement du CDN ou pour le laissez-passer valant CDN.

Il envoie au postulant les documents établis dans le cadre de la classification et transmis par le GSAC central à la DCS/NO.

11. CIRCUIT DE DELIVRANCE DES DOCUMENTS

Les CDN, CEN, CA ou CLN ou CLNS et LSA sont envoyés à la DCS/NO :

- par la voie normale, par courrier interne GSAC/DGAC,

ou,

- en cas d'urgence, par le moyen défini par le postulant après que ce dernier ait bien pris les précautions décrites dans le dernier alinéa du § 5.1.

Ceci suppose que le travail de chaque service intervenant soit terminé et que des rendez-vous aient été pris. Le postulant doit prendre contact avec le service des documents de bord du GSAC central. Celui-ci l'informe du moment où les documents seront prêts pour leur transmission à la DGAC pour signature et, le cas échéant, lui signale les difficultés restantes.

Les autres documents (pages de garde des livrets, laissez-passer valant CDN…) sont adressés directement au postulant ou à la personne désignée par le postulant.

Après avoir signé les documents, la DCS/NO les transmet au bureau des immatriculations. Ce bureau, lorsque le CI est prêt, renvoie l'ensemble par voie postale au postulant ou à la personne désignée par le postulant.

12. FACTURATION

Les opérations de classification, quelles que soient leur issue et leur durée (aboutissement dans des conditions normales, échec, abandon de la procédure par le postulant, etc.…) sont facturées au temps passé, au tarif horaire en vigueur au GSAC, frais en sus.

Dans le cas d'une classification qui se déroule en plusieurs lieux géographiques et qui implique l'intervention de plusieurs inspecteurs, il sera facturé le total de tous les temps passés.

Il convient, pour plus d'information sur la tarification, de se reporter au fascicule RP-71-10.

En cas de classification d'un aéronef à l'étranger, le postulant prend en charge les suppléments induits par les frais de déplacement et par le temps passé dans ces déplacements.

La demande de classification du postulant tient lieu de bon de commande pour la prestation au GSAC.

Nota : Des prévisions sommaires et non contractuelles du coût de la classification peuvent être communiquées au postulant par le bureau local du GSAC dont il dépend. Dans la mesure où, par définition, une classification est une opération d'investigations susceptible de réserver des difficultés, voire même, dans certains cas de conduire à une impossibilité de classification, ces prévisions ne seraient qu'indicatives et ne sauraient engager le GSAC sur la facturation finale.

ANNEXE I : La demande et les accords préalables

I.1. Qui peut faire une demande ?

Conformément à la Partie 21 du règlement CE 1702/2003, toute personne physique ou morale au nom de laquelle un aéronef sera immatriculé sur le registre français, ou son représentant, est autorisée à demander un certificat de navigabilité pour cet aéronef.

Avant toute intervention, le GSAC s'assurera que la demande a bien été établie par le propriétaire ou un représentant dûment mandaté par celui-ci.

En cas de multipropriété, tous les propriétaires doivent signer la demande ou fournir leurs mandats.

I.2. La demande

I.2.1. Comment faire la demande ?

La demande sera unique pour le CDN et, le cas échéant, le CA (ou le CLN ou le CLNS) et la LSA.

Elle doit être rédigée par le postulant au moyen du formulaire AC 138 (cf. appendice I.1).

Toutes les cases doivent être impérativement renseignées.

S'agissant d'un document doté d'une valeur juridique, la demande sera classée et conservée, au GSAC local, dans le dossier de l'aéronef.

Elle sera, le cas échéant, accompagnée du (des) mandat(s) du (des) propriétaire(s). Il doit y avoir autant de mandats que de propriétaires.

Selon la demande, il sera fourni l'attestation de conformité de l'installation radio qui figure dans le fascicule RP-22-90.

Dans le cas où, dans la demande, il apparaîtrait que le propriétaire n'est pas communautaire et/ou que l'exploitant n'est pas français, il conviendra de satisfaire aux accords préalables objet du paragraphe I.3 ci-dessous.

I.2.2. Où l'adresser ?

Elle sera adressée au GSAC local avec copie au GSAC central.

Le GSAC local sera de préférence celui qui sera ultérieurement chargé de la gestion de l'aéronef. A défaut, ce sera le GSAC local du postulant ou celui du lieu où se déroulera la classification. Dans ces deux derniers cas, le GSAC local contactera le GSAC futur gestionnaire de l'aéronef afin de recueillir les éventuelles instructions de celui-ci.

I.2.3. La fiche de renseignements

La demande devra être systématiquement accompagnée de la fiche de renseignements AC 152 (cf. appendice I.2) dûment renseignée par le postulant.

Les informations nécessaires à l'établissement du CA seront transmises par le postulant, sous la forme du tableau figurant dans la fiche de renseignements aéronef, mentionnant de manière très claire et sans aucune ambiguïté[12], les masses maximales de l'aéronef (MTOW et MLW) et les niveaux de bruit correspondant au chapitre de certification acoustique.

[12] Les modifications ayant une influence sur le niveau de bruit doivent être explicitement signalées par le constructeur ou le postulant.

Le postulant devra également joindre les copies des pages du document approuvé par l'Autorité primaire de certification contenant les informations (manuel de vol, par exemple).

En cas de difficultés, ces informations, dans l'attente de la mise à disposition des opérateurs d'une base de données AESA en cours de développement, peuvent être obtenues auprès du bureau des nuisances sonores de la DGAC.

Si ces données ne sont effectivement pas disponibles, le postulant établira alors une déclaration indiquant les raisons pour lesquelles, malgré ses demandes, il n'a pu obtenir ces données (non indiquées dans le manuel de vol, non connues du constructeur, non disponibles auprès de la DGAC, mesures non faites,…). Cette déclaration sera jointe au dossier et envoyée pour information au bureau des nuisances sonores de la DGAC.

I.3. Accords préalables aux opérations de classification

Texte de l'article L.121-3 du code de l'aviation civile :

"Un aéronef ne peut être immatriculé en France que s'il appartient :

- *à une personne physique française ou ressortissante d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ;*
- *ou à une personne morale constituée en conformité avec la législation d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen et ayant son siège statutaire ou son principal établissement sur le territoire de la République française ou d'un Etat membre de la Communauté européenne ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen.*

Des dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par l'autorité administrative".

En conséquence, avant d'initier les opérations de classification[13], le GSAC doit impérativement obtenir un accord formel :

- du bureau des immatriculations de la Direction des Transports Aériens de la DGAC, lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas communautaire[14] et ce, quelle que soit la nationalité de l'exploitant,

- du Service de la Formation et du Contrôle Technique de la DGAC, lorsque, bien que le propriétaire soit communautaire, l'exploitant n'est pas français.

La demande de CDN comporte les rubriques destinées à recueillir les déclarations du postulant vis-à-vis des informations correspondant à ces critères.

[13] "Initier les opérations de classification" doit être interprété à la lettre et inclure, notamment, la programmation des interventions et des éventuelles missions. Ne pas suivre cette règle stricte est toutefois permis, à la condition expresse que le postulant qui souhaiterait le démarrage immédiat de la classification, dès lors qu'il a sollicité une dérogation auprès de la DGAC, reconnaisse par écrit que cette dérogation n'est pas de droit et, qu'en conséquence, elle pourrait être refusée et s'engage, par écrit également, à couvrir les frais, quelle que soit la suite réservée par la DGAC à sa demande.

[14] Sont communautaires, les ressortissants des pays suivants : Allemagne, Autriche, Belgique, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.
Les trois pays suivants sont, dans le cadre de ces accords préalables, également considérés comme communautaires : Norvège, Islande et Suisse.

Devant l'une de ces deux circonstances, le GSAC local, c'est-à-dire l'inspecteur désigné pour la classification questionnera le(les) service(s) concerné(s) de la DGAC, à savoir :

- DGAC – DTA/E3 - Bureau des immatriculations et/ou,

- DGAC – DCS/D,

au moyen de l'imprimé DT 617 (cf. appendice I.3) et attendra la(les) réponse(s) avant d'entreprendre son travail.

Il est bien évident que le postulant aura tout intérêt à procéder d'une manière permettant que l'accord (les accords) de la DGAC soit (soient) déjà en possession du GSAC au moment de la demande de classification ou leur parvienne(nt) rapidement, ce qui signifie anticiper au maximum cette partie du dossier.

La mission de classification ne pourra être organisée qu'après réception de ces différents documents et obtention des accords éventuellement nécessaires.

Appendice I.1

GROUPEMENT POUR LA SECURITE
AVIATION CIVILE

DEMANDE DE CLASSIFICATION D'AERONEF

L'original est à adresser au Niveau Local du GSAC chargé des opérations en vue de la classification.
Une copie est à transmettre au Niveau Central du GSAC à Sèvres.
Cocher ou noircir les utiles

Je vous prie de bien vouloir me délivrer

- le Certificat de navigabilité (CDN)
- le Certificat d'Examen de Navigabilité (CEN)
- le Certificat de Navigabilité d'Aéronef Agricole (CNAA)
- le Certificat Acoustique
- le Certificat de Limitation de Nuisances (CLN)
- le Certificat de Limitation de Nuisances Spécial (CLNS)
- la Licence de Station d'Aéronef (LSA)

prévus par la réglementation en vigueur, ainsi que :

- le livret d'aéronef
- le (les) livret(s) moteur
- le carnet de route

pour **l'avion l'hélicoptère le planeur le moto-planeur le ballon**

Constructeur : …… Immatriculation : **F-** . . . . .
Modèle : …… N° de série : …… ……

dont le propriétaire est communautaire dont l'exploitant est français
n'est pas communautaire n'est pas français

et dont la description détaillée se trouve dans la fiche ci jointe.

Je m'engage, à la date de votre intervention à présenter un aéronef conforme à une définition certifiée par l'AESA et en état de navigabilité, accompagné d'un dossier comprenant toutes les informations nécessaires à la justification de cette situation.

Je déclare avoir pris connaissance des dispositions exposées dans le fascicule P-22-10, et en particulier, le paragraphe 18 relatif au paiement, et m'engage également à ce que les honoraires et les frais qui seront facturés par le GSAC soient réglés.

Lieu de présentation : ..... …..
Personne ou organisme chargé de la présentation : ..... …..
Atelier radio agréé : ..... …..
Epoque envisagée pour la présentation : ..... …..
Adresse où devront être envoyés les documents : ..... …..
..... …..
Adresse où devra être envoyée la facture : ..... …..
..... …..

Lieu et date :……

Nom, signature et cachet du (des) propriétaire(s) ou d'une personne dûment mandatée [dans ce cas joindre le (les) mandat(s)]

Documents joints :

- Fiche de renseignement sur l'aéronef (AC 152b)
- Mandat(s) du (des) propriétaire(s)
- Attestation de conformité de l'installation radio
- Engagement du postulant (cf. note bas de page n° 2)
- Copies des documents approuvés par l'autorité primaire de certification pour la MTOW, la MLW et les niveaux de bruit.

AC 138 - Page 1/1

SPECIMEN

Appendice I.2

GROUPEMENT POUR LA SECURITE
AVIATION CIVILE

FICHE DE RENSEIGNEMENTS RELATIVE A UN AERONEF OBJET D'UNE DEMANDE DE CLASSIFICATION

Cette fiche est impérativement à remplir par le postulant et à joindre à la demande de classification
Renseigner les rubriques utiles – Indiquer sans objet (S/O) pour les autres

---

IMMATRICULATION DEFINITIVE RESERVEE : **F-** . . . .

DATE DE LA DEMANDE DE CLASSIFICATION : ……../……../……

PROPRIETAIRE : .....

Adresse : .....

.....

EXPLOITANT : .....

Adresse : .....

.....

AERONEF
Constructeur (voir la plaque d'identification) : .....
Modèle : .....
N°de série : .....
Pays de construction : .....
Date de construction : .....

Base principale (si différente du port d'attache) : .....
Pays de provenance : …… Etat contractant de l'OACI : OUI NON
Précédente immatriculation : ……
Certificat de navigabilité pour exportation (ou attestation équivalente ou attestation de l'autorité militaire) établi le : …… par : .....
Certificat de Navigabilité de type AESA numéro : ……..
Fiche de navigabilité (ou data sheet) numéro : …… Edition : …….. Date : .....
Code(s) de navigabilité[15] applicable(s) :

Code de navigabilité CS/JAR/FAR	Correspondance	
VLA	Avion très léger	Very Light Aeroplane
VLR	Giravion très léger	Very Light Rotorcraft
22	Planeur ou planeur motorisé - catégorie utilitaire ou voltige	Sailplane or Powered Sailplane - Utility and/or Aerobatic Category
23	Avion de catégorie normale, utilitaire, voltige ou navette	Normal, Utility, Aerobatic or Commuter Category Aeroplane
25	Avion de transport lourd	Large Aeroplane
27	Giravion léger	Small Rotorcraft
29	Giravion lourd	Large Rotorcraft
30N	Dirigeable de catégorie normale ou navette	Normal and/or Commuter Category Airship
30T	Dirigeable de transport	Transport Airship
31HA	Dirigeable à air chaud	Hot-Air Airship
31HB	Ballon à air chaud	Hot-Air Balloon
31GB	Ballon à gaz libre	Free Gas Balloon
31TGB	Ballon à gaz captif	Tethered Gas Balloon

SPECIMEN

[15] Entourer le ou les code(s) de navigabilité retenu(s)

Certificat de Limitation de Nuisances de type numéro : ……..
Fiche de données nuisances numéro : …… Edition : …… Date : .....
Conditions DGAC pour un CLNS : Références : .....
Chapitre certification acoustique Annexe 16 OACI revendiqué : .....
Niveaux de bruit requis suivants en fonction du chapitre de certification acoustique[16] (signalés par un « blanc » dans le tableau ci-dessous) et éventuelles modifications ayant une incidence sur les niveaux de bruit :

Masse maxi au décollage (MTOW) :				**Masse maxi à l'atterrissage (MLW) :**		
Chapitre de certification	**Niveau de bruit latéral/pleine puissance** *Lateral/Full Power Noise Level*	**Niveau de bruit en approche** *Approach Noise Level*	**Niveau de bruit de survol au décollage** *Flyover Noise Level*	**Niveau de bruit en survol** *Overflight Noise Level*	**Niveau de bruit au décollage** *Take-Off Noise Level*	**Unités en**
Chapitre 3				*N/A*	*N/A*	EPNdB
Chapitre 5				*N/A*	*N/A*	EPNdB
Chapitre 6	*N/A*	*N/A*	*N/A*		*N/A*	dB(A)
Chapitre 8	*N/A*		*N/A*			EPNdB
Chapitre 10	*N/A*	*N/A*	*N/A*	*N/A*		dB(A)
Chapitre 11	*N/A*	*N/A*	*N/A*		*N/A*	SEL
Modifications ayant une influence sur les niveaux de bruit de l'aéronef						
Référence		**Objet**		**Approuvée/validée le/par**		

Heures de vol totales :..... depuis Grand Entretien : .....
Cycles totaux : ..... depuis Grand Entretien : .....

Présence de modifications non approuvées en France : OUI NON
Présence de réparations non approuvées en France : OUI NON
Présence de pièces de remplacement telles que "PMA-FAA" OUI NON
L'appareil a été antérieurement accidenté OUI NON

SPECIMEN

[16] Ce tableau sera dupliqué autant de fois qu'il est choisi de MTOW opérables par le postulant.

MOTEURS	**1**	**2**	**3**	**4**
Constructeur (voir la plaque d'identification)				
Modèle				
Numéro de série				
Date dernière Révision Générale				
Heures totales depuis neuf ou révision Heures depuis révision				
Cycles totaux depuis neuf ou révision Cycles depuis révision				
HELICES	**1**	**2**	**3**	**4**
Constructeur (voir la plaque d'identification)				
Modèle				
Numéro de série				
Date dernière Révision Générale				
Heures totales depuis neuf ou révision Heures depuis révision				
GROUPE AUXILIAIRE DE PUISSANCE				
Constructeur (voir la plaque d'identification)				
Modèle				
Numéro de série				

SPECIMEN

Appendice I.3

GROUPEMENT POUR LA SECURITE
AVIATION CIVILE

DEMANDE D'ACCORD DGAC EN VUE D'UNE CLASSIFICATION D'AERONEF

Demande adressée à **DTA/E3** **Fax n°01 58 09 48 91**

DCS/D-CM **Fax n°01 58 09 43 38**

Le GSAC a été contacté par :

NOM ou RAISON SOCIALE : .....

ADRESSE : .....

Pour procéder à la classification de l'aéronef suivant :

CONSTRUCTEUR : .....

N°DE SERIE : …… IMMATRICULATION : F- . . . .

Or, les informations qui nous ont été communiquées font apparaître :

que le propriétaire dont le nom et l'adresse suivent n'est pas communautaire

NOM ou RAISON SOCIALE : .....

ADRESSE : .....

que l'exploitant dont le nom et l'adresse suivent n'est pas français

NOM ou RAISON SOCIALE : .....

ADRESSE : .....

SPECIMEN

En application des instructions de la lettre DGAC n° 35 SFACT/D.CM du 11 avril 2002 et avant d'entreprendre les travaux de classification, nous sollicitons, votre accord que nous vous demandons de formuler ci-dessous :

Cet accord est à envoyer dans les meilleurs délais en retournant par fax cet imprimé complété à :

GSAC centre de ……..

Adresse .....
Fax : ……

A …… le, ……..

Nom et signature de l'inspecteur :

DTA/E3 : **ACCORD :** **oui** **non**

Accord donné par …… le …… Signature :

DCS/D-CM : **ACCORD :** **oui** **non**

Accord donné par …… le …… Signature :

DT 617a - Page 1/1

ANNEXE II : Documents exigibles de l'Etat exportateur et de l'Etat constructeur

II.1. <u>Les documents exigibles de l'Etat exportateur</u>

Le postulant doit, pour prétendre à une classification, avoir obtenu pour l'aéronef concerné :

Concerne	Document exigible	Observations
Aéronefs usagés	- CDN export établi par l'autorité exportatrice depuis moins de deux mois[17], ou, - CDN valide établi par l'Autorité exportatrice depuis moins de deux mois ou, - CDN sans limitation de durée avec CEN valide*	* Une fois la Partie M en vigueur dans l'EM exportateur ou applicable à l'aéronef concerné ou établi par l'Autorité exportatrice depuis moins de deux mois.
Aéronefs neufs produits en France ou dans un EM sous agrément Partie 21	Attestation de conformité AESA Form 52	Deux cas sont à considérer : - L'organisme de production est agréé conformément à la sous-partie G du règlement en référence : l'AESA Form 52 telle que rédigée par le constructeur suffit. - L'organisme de production est autorisé conformément à la sous-partie F du règlement en référence : l'AESA Form 52 doit être validée par l'Autorité exportatrice. Elle tient lieu alors de CDN export.
Aéronefs neufs non conçus par un EM	- CDN export, ou, - attestation, signée par l'Autorité exportatrice, indiquant que l'aéronef est conforme à une définition approuvée par l'AESA.	

<u>Nota 1</u> : L'intérêt du CDN export de l'autorité de l'Etat exportateur est de refléter l'état de l'aéronef au moment de la classification ou peu de temps avant. La DGAC peut accepter que des restrictions, au plan de l'entretien ou même de la définition, soient notifiées sur ce document. C'est à la DCS/NO qu'il revient de donner l'accord formel sur l'acceptation d'un CDN export avec des restrictions. Dans ce cas, le GSAC devra être informé dés que possible de celles-ci et avisera le postulant des mesures décidées par l'autorité française relativement à cette classification.

[17] Il est généralement admis qu'un CDN export doit dater de moins de 2 mois pour pouvoir être pris en compte. L'absence d'utilisation de l'aéronef et d'événement notoire le concernant ultérieurement à la délivrance du CDN export est, toutefois, un élément permettant d'accepter une déclaration plus ancienne.

Nota 2 : Dans le cas où l'aéronef est importé usagé d'un Etat autre que l'Etat constructeur, il est admis que le CDN export se limite à la prise en compte des seules exigences de définition et d'aptitude au vol de l'Etat exportateur (ce qui présente déjà un grand intérêt et facilite la classification en France). La démonstration de cette conformité reposera alors entièrement sur le postulant.

II.2. Les documents exigibles de l'Etat constructeur

Dans le cas où l'aéronef est importé d'un Etat non membre de l'UE et autre que l'Etat constructeur, il sera demandé à l'autorité de l'Etat constructeur, même si cet Etat est la France, de se prononcer sur la définition de l'aéronef à sa sortie de chaîne vis-à-vis de la définition AESA retenue par le postulant lors de la présentation à la classification française.

Cette déclaration devra faire le point de la conformité de l'aéronef par rapport aux bases réglementaires AESA et identifier les modifications majeures non encore approuvées par l'AESA.

Un modèle suivant lequel cette déclaration devra être formulée figure en appendice II.3.

L'intérêt de la déclaration de l'autorité de l'Etat constructeur est d'obtenir une parfaite connaissance de la définition de l'aéronef à sa construction, permettant ainsi de fonder l'assurance finale de l'autorité sur sa conformité.

Rien n'est exigé pour un aéronef importé d'un EM. Le parcours de conformité à la définition de l'AESA est réputé avoir été effectué par l'EM exportateur.

II.3. Cas où les documents exigibles de l'Etat exportateur ne sont pas fournis par le postulant

Si le postulant ne peut présenter ni CDN pour export, ni déclaration équivalente de la part de l'autorité exportatrice, il lui revient de demander à cette dernière d'établir un courrier, expliquant les motifs pour lesquels ces documents n'ont pas été fournis et donnant les éventuelles dispositions de remplacement.

Il est en effet essentiel d'avoir la certitude que la question a été posée à l'autorité et que l'absence de déclaration ne provient pas d'une opinion défavorable de celle-ci vis-à-vis de la navigabilité de l'aéronef.

Toutefois, dans ce cas, la classification ne pourra être poursuivie qu'après avoir obtenu l'accord formel de la DCS/NO.
C'est au postulant de formuler la demande auprès de la DCS/NO (copie à GSAC central) en y intégrant les explications de la situation et les dispositions compensatoires susceptibles d'être prises en compte par la DCS/NO dans l'étude du problème.

Les dispositions exposées ci-dessus s'appliquent sans restriction lorsque l'Etat exportateur est un Etat contractant de l'OACI. Un accord de la DCS/NO devra être obtenu avant de pouvoir prendre en compte une déclaration d'un Etat non contractant. Cet accord pourra être assorti de conditions complémentaires.

II.4. Cas où les documents exigibles de l'Etat constructeur ne sont pas fournis par le postulant

En pratique, la demande, faite par le postulant, reste souvent sans réponse de la part de l'autorité interrogée.
Dans ce cas, le postulant en référera à la DCS/NO et joindra obligatoirement au dossier de classification la copie de la demande faite auprès de l'autorité de l'Etat constructeur.

Le point de la conformité de l'aéronef par rapport aux bases réglementaires AESA et l'identification des modifications majeures non encore approuvées par l'AESA par rapport à la définition AESA retenue est à la charge du postulant.

Nota : Les documents présentés au GSAC doivent être des exemplaires originaux.

Appendice II.1

MODELE DE DECLARATION DE L'AUTORITE DE L'ETAT CONSTRUCTEUR

This is to certify that the aircraft

Model .....

S/N … .....

presented the following deviations to the referenced approved EASA type design when it was delivered for the first time :

1. the following design features specifically required for EASA certification were not embodied :

-
-
-

2. the following major design changes embodied were not approved by EASA :

-
-
-

ANNEXE III : La conformité de la définition individuelle de l'aéronef à un type certifié

La définition individuelle de l'aéronef comprend :

- la conformité à un type certifié par un EM (incluant l'existence d'un manuel de vol conforme),
- l'application des CN et/ou AD,
- le respect des limites de vie dans la fiche de données du CT,
- la conformité aux éventuels suppléments au certificat de type (STC), conceptions d'évolution approuvés par l'AESA ou validées par l'Autorité, appliqués.

III.1 Conformité à un type certifié dans un des EM

Le cas général est la conformité à un type certifié dans un des EM[18], c'est-à-dire que le certificat de type du produit a été approuvé par et transféré à l'AESA[19] .

Il revient au postulant de démontrer la conformité de l'aéronef présenté à une définition approuvée AESA[20] (cf. § 6.1.1.1.) pour l'aéronef considéré.

Pour préserver la cohérence de chacune des définitions, le « panachage » entre des éléments de diverses définitions est interdit.

Les bases de certification sont toujours celles de l'Etat de conception. De ce fait, une définition approuvée par un EM qui s'appuie sur des bases de certification autres que celles de l'Etat de conception ne doit pas être retenue.

Le postulant devra mentionner dans sa demande le ou les code(s) de navigabilité retenus pour démontrer la conformité. Le tableau ci-dessous donne la signification littérale des codes de navigabilité :

Code de navigabilité CS/JAR/FAR	Correspondance	
VLA	Avion très léger	Very Light Aeroplane
VLR	Giravion très léger	Very Light Rotorcraft
22	Planeur ou planeur motorisé - catégorie utilitaire ou voltige	Sailplane or Powered Sailplane - Utility and/or Aerobatic Category
23	Avion de catégorie normale, utilitaire, voltige ou navette	Normal, Utility, Aerobatic or Commuter Category Aeroplane
25	Avion de transport lourd	Large Aeroplane
27	Giravion léger	Small Rotorcraft
29	Giravion lourd	Large Rotorcraft
30N	Dirigeable de catégorie normale ou navette	Normal and/or Commuter Category Airship
30T	Dirigeable de transport	Transport Airship
31HA	Dirigeable à air chaud	Hot-Air Airship
31HB	Ballon à air chaud	Hot-Air Balloon
31GB	Ballon à gaz libre	Free Gas Balloon
31TGB	Ballon à gaz captif	Tethered Gas Balloon

[18] Les définitions de produits conçus par les nouveaux EM et transférés à l'AESA (figurant sur la liste des produits transférés disponible sur le site AESA) sont considérées comme approuvées AESA, à l'exception des évolutions non conçues par le détenteur du certificat de type des produits concernés approuvés avant l'entrée de ces pays dans l'AESA. Toutefois, en cas de doute sur certains détails de conception, il est conseillé d'en référer à l'AESA, via GSAC/NA et la DCS/NO.

[19] Les définitions de produits des nouveaux EM qui n'ont pas été transférés à l'AESA (qui ne figurent pas sur la liste des produits transférés disponible sur le site AESA) ne sont pas considérées comme approuvées AESA. Une validation formelle par l'AESA du Certificat de Type est nécessaire avant toute classification.

[20] Pour préserver la cohérence de chacune des définitions, le «panachage» entre des éléments de diverses définitions n'est pas admis.

Le postulant doit clairement faire état de la définition retenue et fournir les éléments permettant d'établir la bonne conformité, à savoir :
- la photocopie du CT,
- la photocopie de la fiche de navigabilité associée au CT.

En cas de doute sur la définition proposée, le postulant contactera la DCS/NO qui procédera à une vérification auprès de l'AESA.

L'aéronef présenté doit être conforme à la définition retenue et à toute la définition retenue.

Les exigences nationales administratives et opérationnelles françaises restent applicables[21], quelle que soit la définition retenue par le postulant.

III.2. Fiche de navigabilité et modifications incluses dans le type

Le document de référence pour l'ensemble de l'aéronef (cellule, moteurs, hélices, équipements) est la fiche de navigabilité associée au CT retenu par le postulant. Il ne faut toutefois pas perdre de vue que ces documents de définition, s'ils sont nécessaires, ne sont souvent pas suffisants et en appellent d'autres qui sont également à prendre en compte, le plus fréquent de ces documents étant le manuel de vol.

III.3. Exigences de maintenance découlant de la certification de type (se référer au fascicule P-51-80)

Les exigences de certification (se référer au fascicule P-51-80), au-delà des impacts sur la conception, peuvent amener à générer des tâches de maintenance.
Ces exigences suivent deux approches distinctes :
- l'une concernant les systèmes. Elle conduit à l'élaboration d'un document appelé CMR (Certification Maintenance Requirements),
- la seconde concerne les structures. Elle conduit à l'élaboration de deux documents : les ALI (Airworthiness Limitations Items) et liste des pièces à vie limite.

Les tolérances ou les autorisations qui peuvent être attribuées aux tâches du programme d'entretien programmé ne peuvent s'appliquer aux tâches découlant des exigences de certification. Les tâches CMR et les tâches ALI doivent donc être suivies et gérées séparément au même titre que les CN et les AD. Dans tous les cas, elles doivent être clairement identifiées comme telles au sein du manuel d'entretien afin d'éviter toute confusion.

Ces exigences, lorsqu'elles existent, ce qui n'est pas forcément le cas pour tous les types d'aéronefs, sont susceptibles d'apparaître dans les fiches de navigabilité (au moins pour ce qui concerne les références des documents qui s'y rapportent), dans les AD ou les CN, ou, pour certains types d'avions de transport, dans les parties approuvées des MPD (Maintenance Planning Document).

Le postulant devra démontrer par le biais de documents d'enregistrements (livret, fichier, …), dont il assumera la responsabilité, que ces exigences sont respectées.

III.4. Langage

Il appartient au postulant d'entreprendre les actions nécessaires pour que tous les documents de référence soient fournis dans une langue acceptable par l'Autorité française (en pratique, le français et l'anglais).

Le postulant peut faire appel à un traducteur officiel ou proposer sa propre traduction.

Dans chacun des cas, l'auteur de la traduction doit pouvoir être identifié sans aucune ambiguïté et le postulant doit attester, par sa signature sur les documents traduits, qu'il est en plein accord avec la traduction faite.

[21] La non-conformité à ces exigences ne peut empêcher l'émission d'un CDN, ce dernier ne relevant que des exigences de navigabilité.

ANNEXE IV : Le manuel de vol

IV.1. Définition

Comme déjà rappelé dans l'annexe III, le manuel de vol fait partie intégrante de la définition certifiée.

Le postulant devra être en possession d'un manuel de vol, conforme au manuel de vol de type approuvé par l'AESA[22] appelé par la fiche de navigabilité de la définition certifiée retenue par le postulant, à jour et correspondant à la configuration de l'aéronef.

Le manuel de vol doit comprendre toutes les mises à jour correspondant à la configuration de l'aéronef et tous les suppléments spécifiques nécessaires relatifs aux modifications appliquées à l'aéronef considéré[23]. Certains équipements d'avionique nécessitent systématiquement une prise en compte dans le manuel de vol (exemples : GPS, PA, EFIS, GPWS …).

En pratique, il ne sera pas recherché une conformité totale de l'aéronef avec le manuel de vol, notamment pour ce qui concerne le chapitre « description ». Il est demandé de procéder à une inspection générale qui servira, entre autres, à détecter les éventuelles modifications non approuvées.

En cas de doute sur l'impact d'une modification sur le manuel de vol, il convient de se reporter au dossier de la modification pour vérifier si ce dernier fait mention, explicite ou implicite, à d'éventuelles répercussions sur le manuel de vol. Si non, il n'y a pas lieu de se poser plus de questions sur ce sujet.

Il sera vérifié, par sondage, que les informations explicites de la planche de bord indiquées dans les sections « limitations, procédures normales, anormales et secours » du manuel de vol sont bien prises en compte sur l'aéronef.

Il sera également demandé au postulant de bien vouloir rendre compte de ses actions de compte-rendu d'application des BS constructeur. En effet, il n'est pas rare de voir un constructeur déclencher l'envoi d'une mise à jour du manuel de vol liée à l'application d'un BS quand il a reçu de la part de l'installateur, l'information selon laquelle le BS a été appliqué.

Nota : Pour certains aéronefs anciens, le manuel de vol n'est pas un document requis. D'autres supports d'information équivalents peuvent être acceptés au titre de l'arrêté du 22 novembre 1978 relatif aux CDN. La fiche de navigabilité est un support fréquemment accepté dans ce cadre.

IV.2. Langage du manuel de vol

Un manuel de vol en français est systématiquement exigé pour :

- les aéronefs pour lesquels il existe un manuel de vol de type en français,
- les planeurs et les moto-planeurs,
- les ballons,
- les avions et hélicoptères d'une masse certifiée inférieure ou égale à 2 700 kg.

[22] Ce manuel devra avoir reçu celle-ci directement de l'AESA ou, éventuellement pour certains aéronefs étrangers, de l'autorité primaire pour le compte de l'AESA.

[23] Dans ce cadre, il pourra être vérifié auprès du postulant que l'installation des BS introduisant des modifications constructeur a bien fait l'objet d'un retour vers ce dernier. Seul, ce retour d'installation des BS permet au constructeur de gérer les mises à jour du manuel de vol envoyées au client (en général, les constructeurs déclenchent l'envoi d'une mise à jour d'un manuel de vol liée à l'installation d'un BS quand il ont reçu de la part de l'installateur ou de l'opérateur, l'information selon laquelle le BS a été appliqué. Le BS lui même ne mentionne pas toujours l'existence d'un impact sur le manuel de vol, et il peut donc y avoir un délai entre l'installation du BS et la mise à jour du manuel de vol.)

Pour les autres appareils, un manuel de vol en anglais est acceptable, pour autant que l'équipage ait été jugé apte à l'utiliser dans cette langue.
En pratique, les membres de l'équipage doivent avoir reçu d'un instructeur une qualification formelle indiquant qu'ils sont aptes à utiliser le manuel en question. Le manuel doit alors inclure :

- une page de garde spécifique, signée par la DGAC, précisant les conditions de son utilisation,
- une page ayant pour titre ; "Listes des personnes autorisées à conduire l'aéronef immatriculé F- .... en dehors d'une exploitation en Transport Public".

Dans le cas où il est exigé un manuel de vol en français alors que le manuel de vol approuvé par l'AESA est en langue anglaise seulement, il conviendra de disposer d'une traduction acceptée par la DGAC.

Nota : Les marquages et étiquettes requis doivent être dans la langue et dans les unités du manuel de vol, lorsque le manuel de vol est le document d'utilisation de l'aéronef.

ANNEXE V : Etat d'application des CN et des AD

Lors de la classification d'un aéronef au registre français, la vérification de la conformité à la définition du type certifié par la France implique la vérification de l'application des AD et des CN, applicables à l'aéronef considéré et à ses éléments [moteur(s), hélice(s), équipements].

V.1. Quelles sont les AD et les CN applicables ?

Les AD (ou les CN, si l'Etat de conception ou l'Etat d'immatriculation est la France) applicables aux aéronefs ainsi qu'aux moteurs, aux hélices et aux équipements installés sur ces aéronefs sont :

AD applicables	Observations
AD et/ou CN de l'Etat de conception :	- Jusqu'au 28/09/03 si l'Etat de conception est un Etat membre de l'UE, - Jusqu'à la date de classification dans le cas contraire.
AD et/ou CN émises par l'AESA ou pour le compte de l'AESA après le 28/09/03	
AD et/ou CN de l'EM dont la définition a été retenue si l'aéronef concerné était effectivement inscrit au registre de cet EM au 28/09/03.	La DCS/NO pourra être questionnée sur l'application éventuelle des AD, émises par cet Etat membre, si elles ne correspondent pas à une AD de l'Etat de conception.
CN émises par la DGAC en tant qu'Etat d'immatriculation.	
CN émises par la DGAC sous couvert de l'article 10.1. (CN urgentes)	

La responsabilité de l'établissement de la liste des CN et des AD applicables incombe au postulant.

V.2. Comment en établir la liste ?

Le postulant doit établir, sous sa responsabilité, à partir de la liste des AD et des CN relatives au type de l'aéronef, un état rendant compte de l'application de celles-ci sur l'aéronef concerné.

Le postulant doit effectuer une analyse directement à partir du texte des AD et des CN, pour ce qui concerne l'applicabilité de celles-ci à l'aéronef considéré.

Cet état se présentera sous la forme d'un tableau synthétique listant les AD et les CN (une ligne par AD/CN, sauf cas particulier), traitant successivement, de la cellule, des moteurs, des hélices, et des équipements (ne pas oublier l'avionique) et statuant clairement sur la situation de chaque AD/CN (appliquée le…, due au…, modèle non concerné, configuration non concernée,…).

Le postulant devra prendre en compte :

Types d'AD ou de CN à prendre en compte	Où les trouver ?
AD des autorités primaires de conception de l'aéronef et de ses produits.	Listes des AD, réputées exhaustives[24] issues des sites internet, répertoires, ...
AD émises directement par l'AESA.	Site de l'AESA "Published ADs" (Pégase et le site du GSAC sont mis à jour dès l'émission d'une AD AESA)
AD ou CN émises par l'Etat d'immatriculation avant le 28/09/2003, si l'aéronef était immatriculé avant le 28 sept 2003 dans le pays européen dont la définition certifiée a été retenue par le postulant.	Voir le répertoire ou le site de l'autorité.
CN émises par la DGAC depuis le 28 septembre 2003 en tant qu'Etat d'immatriculation.	
Dernières CNU du site "gsac.fr" qui n'ont pas encore été prises en compte par F-AST.	Voir Pégase et "gsac.fr" qui sont mis à jour dès l'émission d'une CNU.
CN équipements.	Données de F-AST et des CNU, ou de Pégase, ou du site "gsac.fr".

Cet état devra obligatoirement comporter toutes les AD et les CN relatives au type de l'aéronef, y compris celles qui seront déterminées après analyse comme non applicables au modèle et qui seront donc renseignées comme telles.

De même, pour les équipements, la liste devra faire état de tous ceux susceptibles d'être montés sur l'aéronef.

Si l'AD ou la CN est à action unique, l'échéance d'application effective (date, heures, cycles) sera portée. Si elle est répétitive, il sera porté le délai d'application de la prochaine échéance (date, heures, cycles). En cas d'action terminale sur une consigne répétitive, la date d'application sera portée.

Toute application partielle d'une AD ou d'une CN comportant plusieurs parties devra être clairement identifiée. De même, il sera indiqué avec précision la mesure appliquée dans le cas où plusieurs mesures seront possibles.

L'application des BS ou des modifications constructeur rendus impératifs par les AD et les CN applicables doit être retrouvée dans la documentation de suivi technique de l'aéronef (Registre individuel de contrôle, dossiers de travaux, livrets, …).

V.3. <u>Actions GSAC</u>

La liste des AD et des CN applicables à l'aéronef considéré sera vérifiée exhaustivement par le GSAC.

Leur bonne application sera vérifiée, par sondage, dans les dossiers techniques et, dans les cas le permettant, sur l'aéronef lui-même.

En tout état de cause, la responsabilité de l'application des AD et des CN et de sa démonstration restent celle du postulant.

[24] Si cette exhaustivité est déclarée impossible par l'autorité concernée on travaillera avec la liste disponible de l'autorité et, F-AST ou Pégase ou le site «gsac.fr».
L'exhaustivité des listes d'AD est établie pour les autorités suivantes :
- CAA-NL (anciennement RLD) : répertoire annuel disponible au bureau documentation,
- DAC/CTA Brésil : répertoire disponible au bureau documentation,
- DGAC France : site internet ou FAST + CNU
- FAA : site internet
- LFV Suède : répertoire transmis à chaque envoi d'AD disponible auprès du bureau documentation de NC : 01 46 90 48 33,
- UKCAA : site internet
- Transports Canada : site internet

ANNEXE VI : Etat des équipements et des éléments d'aéronef/moteur/hélice

Que ce soit pour la cellule, les moteurs ou les hélices (voir Nota ci-dessous), le postulant devra démontrer par le biais d'un document (livret, fichier, …) dont il assumera la responsabilité, que les limites de vie approuvées par l'AESA (soit directement après le 28/09/03, soit implicitement du jour du transfert de type à l'AESA) lors de la prise en compte du chapitre 5 (ou document équivalent) du manuel du constructeur sont respectées.

Certaines de ces spécificités sont citées dans les fiches de navigabilité ou dans les AD et /ou CN émises depuis la certification de type.

L'origine du montage sur l'aéronef (date, heures, cycles) des pièces affectées d'une limite de vie devra être prouvée, que ce soit par identification des numéros de série avec le registre individuel de contrôle fourni par le constructeur lorsque l'aéronef était neuf, ou par la production d'un document de suivi manuel ou informatisé.

Nota : Les principes exposés dans cette annexe s'appliquent aux éléments et équipements soumis à limites de vie ou de péremption, que ces limites résultent de l'application de dispositions réglementaires ou de données des fabricants.

Annexe VII : Approbations de Conception d'Evolution (ACE) et application de bulletins service (BS)

Un aéronef ne peut être mis en service que s'il est en état de navigabilité, ce qui implique, notamment, qu'il soit conforme à la définition ayant servi de base à la délivrance du CDN et qu'il n'ait reçu que des évolutions approuvées :

- avant le 28 septembre 2003, par une autorité de l'un des EM à la date du 28 septembre 2003,

ou,

- par l'autorité d'un des dix nouveaux EM avant son entrée dans l'UE pour les ACE conçues par le détenteur du certificat de type des produits transférés à l'AESA[25]. Toutefois en cas de doute sur certains détails de conception, il est conseillé d'en référer à l'AESA, via le GSAC central et la DCS/NO,

ou,

- à compter du 28 septembre 2003, par l'AESA.

La réalisation d'une évolution a une incidence sur l'état de navigabilité de l'aéronef qui doit être analysée. Si l'évolution est réalisée avant son approbation, l'aéronef devient inapte au vol. L'état de navigabilité, par rapport à l'évolution, n'est rétablie qu'après l'approbation de celle-ci et vérification de la conformité des travaux à la définition finalement approuvée.

Toutes les évolutions devront avoir été approuvées/validées le jour de la classification.

Il convient de se reporter au fascicule P-13-10 traitant des évolutions.

VII.1. <u>Validation des évolutions</u>

Le postulant devra établir et présenter au GSAC la liste des évolutions appliquée à l'aéronef, à savoir :

- la liste des modifications et/ou des STC appliqués à l'aéronef considéré, présents sur l'aéronef lors de son importation ou introduits par le postulant au moment de la classification,
- la liste des réparations effectuées depuis la naissance de l'avion,
- la liste des éventuelles déviations.

Ces listes contiendront :

- la référence de l'évolution,
- l'objet de l'évolution,
- la date et la référence d'approbation et/ou, pour les réparations, la référence aux tâches du Structural Manual Repair effectuées pour réaliser la réparation,

Lorsque la validation des évolutions ne relève pas d'un processus automatique tel que décrit aux § VII.1.1. et VII.1.2., les évolutions doivent alors être validées par l'AESA.

La validation consiste en l'acceptation par l'AESA d'une ACE effectuée par une autorité Y.
Pour définir la marche à suivre, il faut considérer la provenance de l'ACE, à savoir si l'Etat d'origine est un :

- EM,
- Etat hors UE ayant un accord bilatéral traitant des validations d'approbation de conception,
- autre Etat hors UE.

[25] Les modifications de produits approuvées par un nouvel EM dont le concepteur n'est pas le détenteur du certificat de Type doivent être formellement approuvées AESA.

VII.1.1. Etats Membres de l'UE

Toutes les ACE émises par les quinze premiers EM avant le 28 septembre 2003 sur des produits transférés à l'AESA, sont considérées comme approuvées AESA.

Après le 28 septembre 2003, les ACE sont délivrées par l'AESA.

Nota : Les approbations des dix pays nouveaux entrants dans l'UE[26] sont à traiter comme suit :

- Evolutions de produits transférés à l'AESA
  - Les évolutions du détenteur du certificat de type d'un produit d'un nouvel EM, approuvées par cet EM avant son entrée dans l'UE, sont considérées comme approuvées AESA au titre du transfert. Toutefois, en cas de doute sur certains détails de conception, il est conseillé d'en référer à l'AESA, via GSAC central et la DCS/NO.
  - Les évolutions de produits approuvées par un nouvel EM dont le concepteur n'est pas le détenteur du Certificat de Type doivent être formellement approuvées par l'AESA.

- Evolutions de produits non transférés à l'AESA : ce cas n'est pas à traiter, les produits doivent d'abord être validés par l'AESA.

Nota : Statut de la Suisse vis-à-vis des ACE. :

En application des accords de Chypre, les règles à appliquer pour la validation des ACE de l'OFAC sont les suivantes :
- Les approbations de conception mineures de l'OFAC peuvent être validées AESA, sans investigation technique supplémentaire, suite à un Visa Technique (VT) émis par le GSAC.
- Les ACE majeures de l'OFAC sont soumises au bureau de la DCS/NO concerné qui décidera de la nécessité ou non d'une investigation préalable au VT en vue de la validation par l'AESA.

VII.1.2. Etats hors UE ayant conclu un accord bilatéral avec l'AESA

Ces accords traitent de la procédure de validation automatique des ACE et AMOC approuvées Transports Canada, DAC/DCA Brésil et FAA sur aéronefs de conception US suite aux Décisions AESA N° 2004/02/CF, 2004/03/CF et 2004/04/CF du 10 décembre 2004.
En substance :

Décision	2004/02/CF	2004/03/CF	2004/03/CF
Produits ou STC concernés et autorité d'approbation primaire *TCH = Détenteur du Certificat de Type* *STCH = détenteur du STC*	Produits canadiens et Transports Canada	Produits brésiliens et DAC/CTA	Produits et STC américains et FAA
Modifications mineures et majeures niveau 2 et toutes réparations conçues par le TCH du produit concerné	Validation automatique	Validation automatique	Validation automatique
Modifications et réparations mineures conçues par personnes autres que le TCH du produit concerné	Validation automatique	*Nécessité de validation formelle*	Validation automatique
Modifications mineures et majeures niveau 2 et toutes réparations sur un STC conçues par le STCH	*Nécessité de validation formelle*	*Nécessité de validation formelle*	Validation automatique
Modifications et réparations mineures sur un STC conçues par personnes autres que le STCH	*Nécessité de validation formelle*	*Nécessité de validation formelle*	Validation automatique
AMOC	Validation automatique	Validation automatique	Validation automatique

Attention : la validation des STC eux-mêmes reste soumise à la procédure formelle.

[26] Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, République tchèque, Slovaquie, Slovénie.

VII.1.3. Autres Etats hors UE

Toute validation d'ACE d'une autorité d'un autre Etat que ceux cités au § VII.1.1 et VII.1.2. est traitée par :
- l'autorité d'immatriculation pour les mineures,
- l'autorité désignée par l'AESA[27] pour les majeures (STC). Il s'agit en général soit de l'autorité d'immatriculation, soit de l'équipe ou de l'autorité désignée comme Lead Authority.

Nota : Pour toutes les réparations majeures, il devra être proposé une durée de vie (limitée ou non) et précisé si celles-ci font l'objet d'inspections spécifiques répétitives. Toutes autres limitations imposées par les réparations devront également être précisées. Les réparations majeures devront être approuvées/validées, au moins en statique, préalablement à la classification, et en fatigue, dans les six mois suivant leur réalisation sur l'aéronef.

VII.2. Bulletins Service

Certains aéronefs ont fait l'objet d'application de BS des constructeurs introduisant des modifications de caractère majeur. Ces modifications doivent être validées dans les mêmes conditions que celles décrites au § VII.1.

VII.3. Pièces de remplacement

Le postulant devra, le cas échéant, déclarer les pièces de remplacement présentes sur l'aéronef, telles que les pièces "PMA" américaines. Ces pièces, dont le montage constitue une évolution de la définition de l'aéronef, seront traitées selon les règles exposées dans le fascicule P-41-30.

[27] La liste des « Lead Authorities » est disponible sur le site de l'AESA

ANNEXE VIII : Entretien de l'aéronef

VIII.1. Historique de l'entretien

Nota : Les périodes couvertes par les documents mentionnées dans ce qui suit sont le cas échéant à adapter aux exigences des règlements opérationnels (ex. : OPS).

VIII.1.1. Documents d'enregistrements journaliers

Le postulant doit être en mesure de présenter les carnets de route (ou documents officiellement acceptés en équivalence) et les derniers CRM (comptes rendus matériels), la liste de suivi des plaintes équipage et la liste des travaux reportés ou documents équivalents. Les carnets de route devront permettre de remonter, au minimum, à la dernière intervention de l'autorité du pays de provenance ou à défaut à la dernière intervention de l'atelier agréé assurant la navigabilité. Les CRM devront remonter, au minimum, à la dernière visite de petit entretien effectuée à la base principale.

VIII.1.2. Livrets d'aéronef et de moteur(s), fiches hélices

Le postulant devrait être en mesure de présenter les livrets d'aéronef (ou documents équivalents), depuis la construction de celui-ci. En pratique, on pourra se contenter que ces livrets remontent au dernier grand entretien. Ces livrets doivent permettre au postulant de répertorier la succession des visites effectuées, les lieux de ces visites (coordonnées et références des ateliers ayant prononcé les APRS correspondantes), leurs dates ainsi que les heures de vol et cycles au moment de ces visites. Pour les moteurs et hélices, cette exigence se limite à un historique de l'entretien et des poses/déposes depuis les dernières révisions générales.

VIII.1.3. Dossiers de visite

Idéalement, le postulant devrait être en possession des dossiers complets des visites d'entretien effectuées depuis la construction de l'aéronef. A défaut, il est admis que les documents présentés ne couvrent que la période remontant à la dernière visite de grand entretien du rang le plus élevé, incluant cette visite et chacune des visites suivantes de rang inférieur. Par dossier de visite, on entend le détail des tâches de la visite programmée, les cartes de travail, les travaux supplémentaires, les déclarations d'APRS. En cas d'entretien progressif, un cycle d'entretien complet devra être pris en compte.

VIII.1.4. Documents libératoires des éléments constitutifs de l'aéronef

Le postulant devra être en mesure de présenter les documents libératoires des moteurs, hélices et autres éléments (pièces ou équipements) changés ou ayant subi un entretien avec dépose après la délivrance du CDN export.

Ces documents doivent être conformes aux dispositions décrites dans le fascicule P-41-30.

L'absence de document libératoire entraîne la dépose de l'élément considéré.

VIII.2. Transition vers le nouveau système d'entretien à appliquer postérieurement à la classification

VIII.2.1. Nouveau programme ou manuel d'entretien

Au moment de la classification, le postulant devra être en possession du programme d'entretien du propriétaire (en aviation générale) ou du manuel d'entretien de l'exploitant (en transport aérien public), adapté à l'aéronef considéré et accepté/approuvé par les services compétents français.

En l'absence de programme ou de manuel complet et en son attente, le certificat de navigabilité ne saurait être délivré pour une durée supérieure à trois mois.

Dans ce cas et pour la période limitée de validité du CEN, il sera admis le dépôt d'un programme/manuel, individualisé et personnalisé se référant au programme recommandé du constructeur, définissant un entretien limité, y compris pour les équipements radio-électriques, sachant que l'exploitation de l'aéronef devra être stoppée dès qu'une opération d'entretien non définie serait redevable.

Il revient au GSAC local concerné de gérer le cas d'un CEN dont la validité est réduite, par exemple au titre du 2ème alinéa de ce §. Ceci suppose, bien entendu, que le GSAC central avertisse formellement le GSAC local dans le cas où il déciderait, pour une raison ou pour une autre, d'accorder une durée de validité inférieure à celle proposée dans le rapport.

VIII.2.2. Recalage de l'entretien

Que ce soit pour la cellule, les moteurs, les hélices, les équipements ou l'installation radioélectrique de bord (IRB), les intervalles entre opérations d'entretien pris en compte lors de la classification sont ceux acceptés/approuvés au travers du futur programme ou manuel d'entretien individuel.

Dans ce cadre, il sera notamment porté une attention particulière au respect des règles d'entretien de l'IRB (tests au sol et en vol) telles qu'elles sont définies dans le fascicule P-41-15.

Dans le cas où des écarts existent entre les intervalles de l'ancien programme/manuel et ceux du nouveau, le postulant devra procéder, à l'aide d'une méthode acceptable, à une analyse destinée à définir les conditions dans lesquelles se fera la transition entre les programmes.

Ces conditions devront :

- Pour les moteurs, les hélices et les équipements, déterminer les heures et cycles restant à effectuer avant entretien majeur.
- Pour l'entretien de la cellule et des systèmes définir une visite dite de recalage.

Les éventuels travaux d'entretien dont le report aurait été accepté seront listés dans un document qui sera présenté à l'inspecteur du GSAC local.

En présence d'archives notoirement incomplètes ou douteuses, le GSAC pourra exiger la définition et l'exécution d'une visite d'une importance suffisante pour recaler l'entretien au niveau de la visite du rang le plus élevé.

ANNEXE IX : Inspection de l'aéronef

Le GSAC n'acceptera en classification que des aéronefs complets et en état de navigabilité.

Nota : La notion de complétude de l'aéronef sera jugée en référence aux conditions techniques applicables pour la certification de type et à la fiche de navigabilité. Il pourra donc être admis l'absence d'équipements ou d'aménagements liés à l'application de règlements opérationnels non explicitement prévus dans la fiche de navigabilité (exemples : équipements pour l'utilisation en VFR de nuit, matériel de sécurité pour l'exploitation en transport public).
Il sera donc de la responsabilité de l'utilisateur de compléter l'équipement et l'aménagement de son aéronef en fonction de l'utilisation envisagée. Dans le cas où cela entraînerait des modifications, celles-ci devront être approuvées.

IX.1. Inspection de l'aéronef

Le but de cette inspection est de permettre une identification par sondage de l'aéronef vis-à-vis de la définition revendiquée au travers de la conformité déclarée par le postulant à la fiche de navigabilité, au manuel de vol et aux différents documents justificatifs présentés, de vérifier autant que faire se peut l'application physique de certaines AD et CN, modifications et réparations et d'effectuer un minimum de vérifications de bon état et de bon fonctionnement d'éléments, de systèmes et d'instruments, notamment sur les aéronefs les plus petits et les plus simples.

La méthode et la profondeur de ce sondage sont déterminées par l'inspecteur, notamment en fonction de la qualité de la documentation présentée.

A cet effet, le postulant est tenu de mettre à la disposition du GSAC un personnel technique connaissant le type d'aéronef considéré, ainsi que les servitudes nécessaires permettant une visite visuelle approfondie et l'exécution des vérifications de bon fonctionnement nécessaires. Il s'agira notamment, pour ce personnel et sous sa responsabilité, d'ouvrir les trappes de visite, de déployer les volets, de mettre l'aéronef sous tension et d'effectuer les manœuvres nécessaires.

Sur les aéronefs objets d'une informatisation poussée du cockpit, le postulant mettra à la disposition du GSAC du personnel compétent permettant de vérifier que les versions de logiciels avionnées sont effectivement celles qui sont répertoriées dans les dossiers, et éventuellement citées au manuel de vol. Seront également à vérifier les configurations de ces logiciels qui sont généralement approuvées avec les définitions.

Nota 1 : Le représentant du GSAC se limitera à demander l'exécution des opérations et des essais. En aucun cas il ne devra les effectuer lui-même.

L'ensemble des éléments constitutifs de l'aéronef (cellule, moteurs, hélices, équipements) devra correspondre à ceux répertoriés dans les dossiers présentés par le postulant. Dans ce cadre, seront systématiquement vérifiés par le GSAC :

- la présence et l'exactitude des plaques d'identification des constructeurs pour la cellule, les moteurs, les hélices et le GAP (APU),
- la présence et l'exactitude de la plaque d'identité (immatriculation….),
- les différentes étiquettes exigées par la fiche de navigabilité et le manuel de vol,
- les marquages de l'immatriculation.

Nota 2 : Les réparations seront identifiées autant que faire se peut. A cet effet, le postulant aura préparé un croquis de l'aéronef repérant les réparations en vue de faciliter l'identification visuelle de celles-ci.

Nota 3 : Dans la mesure du possible, l'inspecteur s'attachera à vérifier la conformité de la définition des modifications listées dans la documentation.

IX.2. Vol de contrôle

Le GSAC n'émettra un avis favorable à la classification que si le postulant a démontré de manière satisfaisante que l'aéronef présente un fonctionnement normal et sûr en vol.

Lorsqu'un vol de contrôle complet (au sens de l'annexe 4 de l'arrêté modifié du 24 juillet 1991 relatif aux conditions d'utilisation des aéronefs civils en aviation générale) est effectué suite à l'exécution d'une opération d'entretien ou d'une réparation de caractère majeur, ce vol permettra, bien évidemment, de répondre au présent §.

Dans le cas contraire, on pourra accepter le programme de vol de contrôle qui sera défini par le postulant en fonction de la connaissance qu'il aura de l'aéronef, de l'origine de celui-ci et de sa situation technique. Ce programme devra comprendre, au minimum, la vérification générale des performances de l'aéronef indiquées au manuel de vol (décollage, montée, palier), le fonctionnement correct des différents systèmes et un relevé des performances en vol des moyens radio.

Dans ce contexte et le cas échéant, le vol de convoyage pourra être considéré comme acceptable.

Pour les aéronefs neufs, le vol de réception du constructeur sera considéré comme suffisant.

Dans tous les cas le rapport du vol de contrôle ou du vol qui en tient lieu devra pouvoir être présenté à l'inspecteur du GSAC local.

Le vol de contrôle peut se faire sous laissez-passer délivré par l'inspecteur du GSAC (imprimé AC 118).

Nota : Il est rappelé qu'un laissez-passer ne dispense pas des formalités obligatoires d'immatriculation.

IX.3. Approbation pour remise en service (APRS)

Le GSAC n'émettra un avis favorable à la classification que s'il constate que l'aéronef présenté a fait l'objet d'une APRS par un organisme d'entretien ayant la capacité d'intervenir sur le type d'aéronef considéré et agréé pour ce qui concerne la radio.

Dans le cas où le vol de contrôle ne pourra être réalisé qu'après la visite de son inspecteur, le GSAC acceptera que le compte rendu du vol et l'APRS après vol de contrôle lui soient communiqués par fax.

ANNEXE X *:* AC 177

GROUPEMENT POUR LA SECURITE AVIATION CIVILE

RAPPORT DE CLASSIFICATION D'UN AERONEF NEUF IMPORTE PRODUIT SOUS AGREMENT PARTIE 21G DANS UN ETAT MEMBRE DE L'UE

I. INFORMATIONS RELATIVES A LA SAISIE PEGASE

immatriculé F - . . . .

AVION **HELICOPTERE** **PLANEUR** **MOTOPLANEUR** **BALLON**

MODELE D'AERONEF (cf. plaque constructeur) : .....

CONSTRUCTEUR (cf. plaque constructeur) ……..NUMERO DE SERIE : …….

DATE DE FABRICATION (1er vol) : ……../……./……..... LIEU DE FABRICATION .....

AMENAGEMENT : PAX CARGO COMBI NOMBRE DE SIEGES : PNT : …….. PNC : …..... PAX : .....

DATES DE LA DERNIERE PESEE REELLE	DATES DE LA DERNIERE PESEE CORRIGEE	MASSE A VIDE(kg)	MTOW DECLAREE AU MANUEL DE VOL (kg)	MLW DECLAREE AU MANUEL DE VOL (kg)

HEURES DE VOL TOTALES :	CYCLES TOTAUX :

MOTEUR(S) CONSTRUCTEUR :	1 - Extérieur gauche ……	2 - Intérieur gauche ……	3 - Intérieur droit ……	4 - Extérieur droit ……
MODELE(S) :				
NUMEROS DE SERIE :				

HELICE(S)/PALES CONSTRUCTEUR :	1 - Extérieur gauche ……	2 - Intérieur gauche ……	3 - Intérieur droit ……	4 - Extérieur droit ……
MODELE(S) Moyeu : Pales :				
NUMEROS DE SERIE :				

NIVEAU DE BRUIT LATERAL/PLEINE PUISSANCE	NIVEAU DE BRUIT EN APPROCHE	NIVEAU DE BRUIT DE SURVOL AU DECOLLAGE	.NIVEAU DE BRUIT EN SURVOL	NIVEAU DE BRUIT AU DECOLLAGE

SPECIMEN

Lieu où l'aéronef à été examiné : ……..

Le présent rapport, établi à partir des informations communiquées par le postulant et de l'examen de l'aéronef

est un rapport **préliminaire** en attente des compléments suivants : .....

.....

est un rapport **final** et permet de proposer au GSAC Central d'établir pour l'aéronef ci dessus désigné :

- un certificat de navigabilité français individuel : normal (CDN) « restricted » auquel il est joint un certificat d'examen de navigabilité établi pour une durée initiale de :

  6 mois 1 an (*) 3 ans (*) autre (*)……

(*) préciser et justifier :.....

- un certificat acoustique ou de limitation de nuisances : normal (CA ou CLN) spécial (CLNS) sans objet
- une licence de station d'aéronef : (LSA) sans objet

Rapport établi à ……, au ……../……../……

Nom de l'inspecteur : …….. (Code : ……) Signature de l'inspecteur

Liste des pièces jointes au verso

F - . . . .

LISTE DES PIECES JOINTES AU RAPPORT

(*) : pièces à joindre en cas d'envoi du rapport par fax

(Le niveau central du GSAC s'autorise, en cas d'envoi par fax, à demander la transmission de toutes les pièces du rapport. L'envoi par fax doit être réservé aux situations dont l'urgence est incontestablement justifiée)

OUI S/O (voir Nota)

(*) DEMANDE DE CDN/CEN

(*) DEMANDE DE CA

(*) DEMANDE DE CLN

(*) DEMANDE DE LSA

(*) MANDAT(S) DU(DES) PROPRIETAIRE(S)

(*) ACCORD DU SERVICE DES IMMATRICULATIONS (SI PROPRIETAIRE NON COMMUNAUTAIRE)

(*) ACCORD DE DCS/D (SI EXPLOITANT NON FRANCAIS)

(*) ATTESTATION DE CONFORMITE EN VUE DE LA DELIVRANCE D'UNE LSA

(*) DOCUMENT DONNANT LES SPECIFICATIONS DE CERTIFICATION POUR LA DELIVRANCE D'UN CDN « RESTRICTED »

(*) ATTESTATION FORM 52 AESA ETABLIE CONFORMEMENT A LA SOUS-PARTIE G

(*) LISTE DES CONCEPTIONS D'EVOLUTION NON APPROUVEES/VALIDEES PAR L'EASA (depuis la date d'établissement de l'attestation EASA Form 52)

(*) ETAT D'APPLICATION DES CN ET DES AD (depuis la date d'établissement de l'attestation EASA Form 52)

(*) PAGE(S) DE GARDE DU MANUEL DE VOL APPROUVE A LA DERNIERE EDITION ET LISTE DES EVENTUELS SUPPLEMENTS

(*) PAGE(S) DU MANUEL DE VOL INDIQUANT LA MLW ET LES NIVEAUX DE BRUIT POUR ETABLISSEMENT CA

(*) PAGES DU MANUEL DE VOL MENTIONNANT LA MTOW ET LES LIMITES DE CENTRAGE

(*) DEVIS DE MASSE ET DE CENTRAGE ACCOMPAGNE DES INSTRUCTIONS DE CHARGEMENT

(*) RESUME DES DISPOSITIONS PRISES EN MATIERE D'ENTRETIEN

AUTRES DOCUMENTS (préciser)

-

-

SPECIMEN

Nota : Sauf si la compréhension est évidente ou résulte de l'application des dispositions de ce fascicule, expliquer la raison du choix "sans objet".

F - . . .

II. INFORMATIONS ADMINISTRATIVES ET NOMINATIVES

REFERENCE ET DATE DE LA DEMANDE **JOINTE** : .....

PROPRIETAIRE DE L'AERONEF : .....

LOCATAIRE INSCRIT AU FUTUR C.I. : .....

POSTULANT : .....

Si le postulant n'est pas le propriétaire, référence du (des) document(s) **joint(s)** le mandatant : .....

PRINCIPALES PERSONNES RENCONTREES (Noms, fonctions) :

III. INFORMATIONS GENERALES LIEES AU MODELE DE L'AERONEF

CERTIFICAT DE TYPE N°: ……..……..

FICHE DE NAVIGABILITE ou DATA SHEET N°: …… ……Edition : ……Date : ……/……/……..

DETENTEUR DU CERTIFICAT DE TYPE : ……..…

NOMBRE DE SIEGES EQUIPAGE TECHNIQUE : …… NOMBRE MAXI DE SIEGES PASSAGERS : ……..….

ELIGIBLE POUR UN CDN « restricted » (21A.173 (b) sous-partie H partie 21) : OUI SANS OBJET

Si oui, référence du CDN de type « restricted » AESA……

ou

référence des spécifications de certification spécifiques: ……..…

MOTEUR(S) : FICHE DE CARACTERISTIQUES N° …… Edition : …… Date : ……/……/…….

En l'absence de fiche, DATA SHEET : Autorité …… N° …… Edition : …... Date : ……/……/…….

HELICE(S) : FICHE DE CARACTERISTIQUES N° …… Edition : …… Date : ……/……/…….

En l'absence de fiche, DATA SHEET : Autorité …… N° …… Edition : …... Date : ……/……/……..

NUISANCES : CERTIFICAT ACOUSTIQUE DE TYPE OU CERTIFICAT DE TYPE DE LIMITATION DE NUISANCES N°……

FICHE DE DONNEES N° …… Edition : …… .. Date : ……/……/……

CHAPITRE ANNEXE 16 OACI : ……

ELIGIBLE POUR UN CLN SPECIAL : OUI SANS OBJET

Si oui, référence de l'accord et des conditions de la DGAC : ……

référence de la fiche explicative DGAC : ……..

SPECIMEN

F - . . . .

SITUATION ET/OU RESULTAT DES VERIFICATIONS			
SATISFAISANT			ATTENTE
OUI	NON	S/O	

IV. INFORMATIONS RELATIVES A L'AERONEF

FORM 52 AESA JOINTE ETABLIE CONFORMEMENT A LA SOUS-PARTIE G de la Partie 21 :>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

CONCEPTIONS D'EVOLUTION NON APPROUVEES/VALIDEES PAR L'AESA (depuis la date d'établissement de l'attestation EASA Form 52) : >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

F - . . . .

V. INSPECTION DE L'AERONEF

CONFORMITE DES PLAQUETTES ET DES MARQUAGES

SUJET	OUI	NON	COMMENTAIRES
PRESENCE ET CONFORMITE PLAQUE D'IDENTIFICATION CONSTRUCTEUR (Dimensions, informations et position sur l'aéronef)			
PRESENCE ET CONFORMITE PLAQUE D'IDENTITE NATIONALE (Dimensions, informations et position sur l'aéronef)			
PRESENCE ET CONFORMITE MARQUES NATIONALITE FUSELAGE			
PRESENCE ET CONFORMITE MARQUES NATIONALITE AILES			

VI. COMMENTAIRES - POINTS OUVERTS N'ENTRAVANT PAS LA CLASSIFICATION-INFORMATIONS COMMUNIQUEES AU POSTULANT :

SPECIMEN

DECLARATION DU POSTULANT

Je soussigné ……

agissant pour le compte de ……

postulant à la classification de l'aéronef F- . . . .

confirme l'exactitude des informations contenues dans le présent rapport et déclare ne pas avoir connaissance d'éléments susceptibles de mettre en cause la navigabilité de l'aéronef concerné.

A …… **Le** ……../……../……

Signature du déclarant

GROUPEMENT POUR LA SECURITE
AVIATION CIVILE

ANNEXE XI : AC 139

RAPPORT DE CLASSIFICATION

- D'UN AERONEF USAGE, QUELLE QUE SOIT SA PROVENANCE,
- OU NEUF PRODUIT SOUS AUTORISATION 21F EN FRANCE OU DANS UN ETAT MEMBRE DE L'UE,
- OU NEUF IMPORTE D'UN ETAT NON MEMBRE DE L'UE

I. <u>INFORMATIONS RELATIVES A LA SAISIE PEGASE</u> **immatriculé** F - . . . .

AVION **HELICOPTERE** **PLANEUR** MOTOPLANEUR **BALLON** USAGE

MODELE D'AERONEF (cf. plaque constructeur) : ..... NEUF CONSTRUIT A L'ETRANGER

CONSTRUCTEUR (cf. plaque constructeur) ..... NEUF CONSTRUIT EN FRANCE

NUMERO DE SERIE : …… AGREMENT 21 F n° ……

PRECEDENTE IMMATRICULATION : …… PAYS DE LA PRECEDENTE IMMATRICULATION : .....

DATE DE FABRICATION (1er vol) : ……/……/…….. LIEU DE FABRICATION .....

UTILISATEUR DECLARE : .....

AMENAGEMENT : PAX CARGO COMBI NOMBRE DE SIEGES : PNT : …… PNC : …… PAX : .....

DATES DE LA DERNIERE PESEE REELLE	DATES DE LA DERNIERE PESEE CORRIGEE	MASSE A VIDE(kg)	MTOW DECLAREE AU MANUEL DE VOL (kg)	MLW DECLAREE AU MANUEL DE VOL (kg)

HEURES DE VOL TOTALES :	CYCLES TOTAUX :

DATE DERNIER GRAND ENTRETIEN :			
HEURES/CYCLES AU DERNIER GRAND ENTRETIEN :			
HEURES/CYCLES/TEMPS DEPUIS GRAND ENTRETIEN :			

MOTEUR(S) CONSTRUCTEUR :	1 - Extérieur gauche ……	2 - Intérieur gauche ……	3 - Intérieur droit ……	4 - Extérieur droit ……
MODELE(S) :				
NUMEROS DE SERIE :				

HELICE(S)/PALES CONSTRUCTEUR :	1 - Extérieur gauche ……	2 - Intérieur gauche ……	3 - Intérieur droit ……	4 - Extérieur droit ……
MODELE(S) Moyeu : Pales :				
NUMEROS DE SERIE :				

Niveau de bruit latéral/pleine puissance	Niveau de bruit en approche	Niveau de bruit de survol au décollage	Niveau de bruit en survol	Niveau de bruit au décollage

SPECIMEN

Lieu où l'aéronef à été examiné : ……..
Le présent rapport, établi à partir des informations communiquées par le postulant et de l'examen de l'aéronef

est un rapport **préliminaire** en attente des compléments suivants : .....

.....

est un rapport **final** et permet de proposer au GSAC Central d'établir pour l'aéronef ci dessus désigné :

- un certificat de navigabilité français individuel : normal (CDN) « restricted » auquel il est joint un certificat d'examen de navigabilité établi pour une durée initiale de : 6 mois 1 an (*) 3 ans (*) autre (*)……

(*) préciser et justifier :.....

- un certificat acoustique ou de limitation de nuisances : normal (CA ou CLN) spécial (CLNS) sans objet
- une licence de station d'aéronef : (LSA) sans objet

Rapport établi à ……, le ……../……../……

Nom de l'inspecteur : …….. (Code : ……) Signature de l'inspecteur

Liste des pièces jointes au verso

SPECIMEN

F - . . .

LISTE DES PIECES JOINTES AU RAPPORT

(*) : pièces à joindre (au minimum) en cas d'envoi du rapport par fax

(Le niveau central du GSAC s'autorise, en cas d'envoi par fax, à demander la transmission de toutes les pièces du rapport. L'envoi par fax doit être réservé aux situations dont l'urgence est incontestablement justifiée)

OUI S/O (voir Nota)

(*) DEMANDE DE CDN/CEN

(*) DEMANDE DE CA

(*) DEMANDE DE CLN

(*) DEMANDE DE LSA

(*) MANDAT(S) DU(DES) PROPRIETAIRE(S)

(*) ACCORD DU SERVICE DES IMMATRICULATIONS (SI PROPRIETAIRE(S) NON COMMUNAUTAIRE(S))

(*) ACCORD DE DCS/D (SI EXPLOITANT NON FRANCAIS)

(*) FICHE DE RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'AERONEF

(*) ATTESTATION DE CONFORMITE EN VUE DE LA DELIVRANCE D'UNE LSA

(*) DECLARATION DE L'AUTORITE DE L'ETAT CONSTRUCTEUR INDIQUANT QUE L'AERONEF EST CONFORME A UNE DEFINITION APPROUVEE PAR L'AESA

(*) DOCUMENT DONNANT LES SPECIFICATIONS DE CERTIFICATION POUR LA DELIVRANCE D'UN CDN « RESTRICTED »

(*) DOCUMENT DONNANT LES CONDITIONS DE LA DGAC POUR LA DELIVRANCE D'UN CLN SPECIAL

(*) DECLARATION DE L'ETAT EXPORTATEUR (CDN EXPORT OU DOCUMENT EQUIVALENT OU ATTESTATION FORM 52 AESA ETABLIE CONFORMEMENT A LA SOUS-PARTIE F)

(*) PAGE(S) DE GARDE DU MANUEL DE VOL APPROUVE A LA DERNIERE EDITION ET DES SUPPLEMENTS EVENTUELS

(*) PAGE(S) DU MANUEL DE VOL INDIQUANT LA MLW ET LES NIVEAUX DE BRUIT POUR ETABLISSEMENT CA

(*) PAGE(S) DU MANUEL DE VOL MENTIONNANT LA MTOW ET LES LIMITES DE CENTRAGE

ETAT D'APPLICATION DES CN ET DES AD

(*) RAPPORT DE PESEE ET, SI REQUIS, INVENTAIRE CORRESPONDANT ou DEVIS DE MASSE ET DE CENTRAGE ACCOMPAGNE DES INSTRUCTIONS DE CHARGEMENT POUR LES AERONEFS 21F

(*) LISTE DES MODIFICATIONS NON APPROUVEES/VALIDEES PAR L'EASA

(*) LISTE DES REPARATIONS AVEC REFERENCES DES APPROBATIONS/VALIDATIONS ET/OU NON APPROUVEES/VALIDEES PAR L'EASA

(*) LISTE DES EVENTUELLES DEVIATIONS ET REFERENCES DES APPROBATIONS/VALIDATIONS

RESUME DES DISPOSITIONS PRISES EN MATIERE D'ENTRETIEN ET SUR L'EVENTUELLE VISITE DE RECALAGE

(*) APRS

AUTRES DOCUMENTS (préciser)

-

-

SPECIMEN

Nota : Sauf si la compréhension est évidente ou résulte de l'application des dispositions de ce fascicule, expliquer la raison du choix "sans objet".

F - . . .

II. INFORMATIONS ADMINISTRATIVES ET NOMINATIVES

REFERENCE ET DATE DE LA DEMANDE **JOINTE** : .....

PROPRIETAIRE DE L'AERONEF : .....

LOCATAIRE INSCRIT AU FUTUR C.I. : .....

POSTULANT : .....

Si le postulant n'est pas le propriétaire, référence du (des) document(s) **joint(s)** le mandatant : .....

PRINCIPALES PERSONNES RENCONTREES (Noms, fonctions) :

III. INFORMATIONS GENERALES LIEES AU MODELE DE L'AERONEF

CERTIFICAT DE TYPE N°: ……..……..

FICHE DE NAVIGABILITE ou DATA SHEET N°:…… …… ……Edition : ……Date : ……/……/……...

DETENTEUR DU CERTIFICAT DE TYPE : ……

AUTORITE PRIMAIRE DE CERTIFICATION : ……

MASSES MAXIMALES CERTIFIEES	ROULAGE	DECOLLAGE	ATTERRISSAGE

NOMBRE DE SIEGES EQUIPAGE TECHNIQUE : …… NOMBRE MAXI DE SIEGES PASSAGERS : ……

ELIGIBLE POUR UN CDN « restricted » (21A.173 (b) sous-partie H partie 21) : OUI SANS OBJET

Si oui, référence du CDN de type « restricted » AESA:……
ou
référence des spécifications de certification spécifiques: ……

MOTEUR(S) : FICHE DE CARACTERISTIQUES N° …… Edition : …….. Date : ……/……/…….

En l'absence de fiche, DATA SHEET : Autorité …… N° …… Edition : …….. Date : ……/……/…….

HELICE(S) : FICHE DE CARACTERISTIQUES N° …… Edition : …… …… Date : ……/……/…….

En l'absence de fiche, DATA SHEET : Autorité …… N° …… Edition : …….. Date : ……/……/……..

NUISANCES : CERTIFICAT ACOUSTIQUE DE TYPE OU CERTIFICAT DE TYPE DE LIMITATION DE NUISANCES N°……

FICHE DE DONNEES N°…… Edition : …… .. Date : ……/……/……

CHAPITRE ANNEXE 16 OACI : ……

ELIGIBLE POUR UN CLN SPECIAL : OUI SANS OBJET

Si oui, référence de l'accord et des conditions de la DGAC : ……
référence de la fiche explicative DGAC : ……

SPECIMEN

F - _ _ _ _

SITUATION ET/OU RESULTAT DES VERIFICATIONS				
SATISFAISANT				ATTENTE
OUI	NON	S/O		

IV. INFORMATIONS RELATIVES A L'AERONEF

DOCUMENT(S) EXIGIBLE(S) DE L'ETAT EXPORTATEUR JOINT(S)

C D N EXPORT : N°……DELIVRE PAR : …… LE : ……../……./…….>>>>>>>>>>>>>>>

DOCUMENT EQUIVALENT …….. DELIVRE PAR : ……LE : ……../……./…….>>>>>>>>>>>>>>>
(Les attestations militaires sont à considérer comme des "documents équivalents")

PRISE EN COMPTE DES REMARQUES FIGURANT SUR LE DOCUMENT DE L'ETAT EXPORTATEUR : >>>>>>>>>>>

Si **NON SATISFAISANT**, commentaire : ……..

FORM 52 AESA JOINTE ETABLIE CONFORMEMENT A LA SOUS-PARTIE F : >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

DECLARATION DE L'AUTORITE DE L'ETAT CONSTRUCTEUR JOINTE (Référence. Date) :……>>>>>
(nécessaire seulement dans le cas où l'aéronef ne provient pas directement du pays constructeur)

AUTORISATION(S) EXCEPTIONNELLE(S) DELIVREES PAR l'AESA ou la DCS/NO (Objet, référence, date)
:>>>>>>>>>

AUTORISATION(S) EXCEPTIONNELLE(S) DELIVREES PAR la DCS/NO ou GSAC/TP ou GSAC/AG (Objet, référence, date) :>>> >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

F - . . . .

SITUATION ET/OU RESULTAT DES VERIFICATIONS			
SATISFAISANT			ATTENTE
OUI	NON	S/O	

ETAT DES EQUIPEMENTS ET ELEMENTS D'AERONEF/MOTEUR/HELICE

A LIMITE DE VIE : Référence de l'état synthétique exhaustif **présenté** : ……>>>>

A TEMPS LIMITE : Référence de l'état synthétique exhaustif **présenté** : ……>>>>

TUYAUTERIES SOUPLES - Date de péremption la plus proche : ……/……/…… >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

MODIFICATIONS

MODIFICATIONS MAJEURES NON APPROUVEES/VALIDEES PAR L'AESA >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>
Si **NON SATISFAISANT**, commentaire :……

Référence du document **joint** listant toutes les modifications non approuvées/validées [ce document précisera l'objet des modifications et leur origine (Modification en chaîne, BS, STC ...)] :……

AUTRES MODIFICATIONS NON APPROUVEES/VALIDEES PAR L'AESA (Installation radio incluse) >>>>>>>>>>>>>>>
Si **NON SATISFAISANT**, commentaire :……

Référence du document **joint** listant les modifications non approuvées/validées: ……

AMENAGEMENT CABINE APPROUVE AESA LE : ……/……/…… >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

REPARATIONS

APPROBATION/VALIDATION DES REPARATIONS >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

F - _ _ _ _

SITUATION ET/OU RESULTAT DES VERIFICATIONS			
SATISFAISANT			ATTENTE
OUI	NON	S/O	

DOCUMENTS DE BORD ET D'AERONEF

CRM **PRESENTES** (cas du TPP) : >>>>

F - _ _ _ _

SITUATION ET/OU RESULTAT DES VERIFICATIONS				ATTENTE
SATISFAISANT				
OUI	NON	S/O		

HELICES/PALES PRINCIPALES

FICHES HELICES **PRESENTEES** >>>>

V. INSPECTION DE L'AERONEF

F - . . . .

CONFIGURATION DE L'AERONEF LORS DE L'INSPECTION

CONFIGURATION	OUI	NON	COMMENTAIRES
AERONEF SUR SON TRAIN			
PORTES PAX ET ISSUES DE SECOURS OUVERTES			
BECS ET VOLETS SORTIS			
SPOILERS ET AEROFREINS SORTIS			
PORTES DE SOUTES OUVERTES			
TRAPPES DE TRAINS OUVERTES			
AERONEF SOUS TENSION			
PLATES FORMES ET NACELLES DISPONIBLES			
RESERVOIRS CARBURANT REMPLIS			
TRAPPES DE VISITE OUVERTES			
A L'ISSUE D'UNE VISITE D'ENTRETIEN			

CONFORMITE DES MODELES ET DES NUMEROS DE SERIE AUX DOCUMENTS PRESENTES

SUJET	OUI	NON	COMMENTAIRES
CONFORMITE DE LA CELLULE			
CONFORMITE DES MOTEURS			
CONFORMITE DES HELICES			
CONFORMITE DES PALES (HELICOPTERES)			
CONFORMITE DES TRAINS D'ATTERRISSAGE			
CONFORMITE DE L'ENVELOPPE (BALLON)			
CONFORMITE DU BRULEUR (BALLON)			
CONFORMITE DE LA NACELLE (BALLON)			
CONFORMITE DES BOUTEILLES (BALLON)			
CONFORMITE DU GROUPE AUXILIAIRE DE PUISSANCE			
PRESENCE ET CONFORMITE PLAQUE D'IDENTIFICATION CONSTRUCTEUR (Dimensions, informations et position sur l'aéronef)			
PRESENCE ET CONFORMITE PLAQUE D'IDENTITE NATIONALE (Dimensions, informations et position sur l'aéronef)			
PRESENCE ET CONFORMITE MARQUES NATIONALITE FUSELAGE			
PRESENCE ET CONFORMITE MARQUES NATIONALITE AILES			

SPECIMEN

POSTE DE PILOTAGE

SUJET	OUI	NON	COMMENTAIRES
CONFORMITE PAR RAPPORT AU MANUEL DE VOL			
CONFORMITE DE LA PLANCHE DE BORD AUX CONDITIONS DE VOL :) IFR) VFR – VFR de nuit			
PRESENCE ET CONFORMITE DES PLAQUETTES ET DE LEUR LANGAGE			

F - . . . .

AMENAGEMENT CABINE

SUJET	OUI	NON	COMMENTAIRES
CONFORMITE DE LA CABINE A LA DEFINITION APPROUVEE DGAC SI CABINE REFAITE A L'OCCASION DE LA CLASSIFICATION EN FRANCE, DECRIRE SOMMAIREMENT LES TRAVAUX			
PRESENCE MARQUAGE ETSO/QAC/JTSO/TSO SUR LES SIEGES PNT			
PRESENCE MARQUAGE ETSO/QAC/JTSO/TSO SUR LES SIEGES PNC			
PRESENCE MARQUAGE ETSO/QAC/JTSO/TSO SUR LES SIEGES PASSAGERS			
PRESENCE MARQUAGE ETSO/QAC/JTSO/TSO SUR LES CEINTURES PNT			
PRESENCE MARQUAGE ETSO/QAC/JTSO/TSO SUR LES CEINTURES PNC			
PRESENCE MARQUAGE ETSO/QAC/JTSO/TSO SUR LES CEINTURES PASSAGERS			

REPARATIONS

IDENTIFICATION ET INSPECTION DES REPARATIONS VISIBLES	OUI	NON	COMMENTAIRES

VOL DE CONTROLE

VOL DE CONTROLE POUR LA CLASSIFICATION EFFECTUE LE / PAR	...../...../.....	
RETOUCHES SUITE AU VOL DE CONTROLE EFFECTUEES LE / PAR	...../...../.....	
APRS JOINTE EMISE LE/PAR	...../...../.....	

SPECIMEN

VI. COMMENTAIRES - POINTS OUVERTS N'ENTRAVANT PAS LA CLASSIFICATION-INFORMATIONS COMMUNIQUEES AU POSTULANT :

DECLARATION DU POSTULANT

Je soussigné ……

agissant pour le compte de ……

postulant à la classification de l'aéronef F- . . . .

confirme l'exactitude des informations contenues dans le présent rapport et déclare ne pas avoir connaissance d'éléments susceptibles de mettre en cause la navigabilité de l'aéronef concerné.

A …… **Le** ……../……../……

Signature du déclarant

Annexe XII : CDN

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CERTIFICAT DE NAVIGABILITE N°
CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

1. Marques de nationalité et d'immatriculation *Nationality and registration marks*	**2. Constructeur et désignation du type de l'aéronef** *Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft*	**3. Numéro de série de l'aéronef** *Aircraft serial number*

4. Catégories *(Categories) :*

5. Le présent certificat de navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément à la convention relative à l'Aviation Civile Internationale en date du 7 décembre 1944 et au règlement européen 1592/2002, article 5(2)(c) ; cet aéronef est jugé en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables.
This Certificate of Airworthiness is issued pursuant to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Regulation (EC) No 1592/2002, Article 5(2)(c) in respect of the abovementioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.

Délivré le : **Signature :**
Date of issue: *Signature:*
Duplicata délivré le :

Limitations/Remarques :
Limitations/Remarks:

6. Le présent certificat de navigabilité est valide tant qu'il n'est pas retiré par l'Autorité compétente de l'Etat membre d'immatriculation
This Certificate of Airworthiness is valid unless revoked by the competent authority of the Member State of registry
Un certificat d'examen de navigabilité en cours de validité doit être joint au présent certificat.
A current Airworthiness Review Certificate shall be attached to this Certificate.

Formulaire 25 de l'EASA
Cette autorisation doit être présente à bord de l'aéronef à chaque vol.
This permit shall be carried on board during all flights.

SPECIMEN

Annexe XIII : R-CDN "restricted"

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CERTIFICAT DE NAVIGABILITE RESTREINT N°

RESTRICTED CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS

DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

1. Marques de nationalité et d'immatriculation *Nationality and registration marks*	**2. Constructeur et désignation du type de l'aéronef** *Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft*	**3. Numéro de série de l'aéronef** *Aircraft serial number*

4. Catégories *(Categories) :*

5. Le présent certificat de navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné, conformément (**) à la convention relative à l'Aviation Civile Internationale en date du 7 décembre 1944 et au règlement européen 1592/2002, article 5(3)(b) ; cet aéronef est jugé en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables.

This Certificate of Airworthiness is issued pursuant(**) to the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944 and Regulation (EC) No 1592/2002, Article 5(3)(b) in respect of the abovementioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations.

En plus de ce qui précède, les restrictions suivantes s'appliquent :

In addition to above the following restrictions apply:

(**) L'aéronef peut être utilisé en navigation internationale malgré les restrictions ci-dessus.

The aircraft may be used in international navigation notwithstanding above restrictions.

Délivré le : **Signature :**

Date of issue: *Signature:*

Duplicata délivré le :

6. Le présent certificat de navigabilité est valide tant qu'il n'est pas retiré par l'Autorité compétente de l'Etat membre d'immatriculation

This Certificate of Airworthiness is valid unless revoked by the competent authority of the Member State of registry

Un certificat d'examen de navigabilité en cours de validité doit être joint au présent certificat.

A current Airworthiness Review Certificate shall be attached to this Certificate.

Formulaire 24 de l'EASA

Cette autorisation doit être présente à bord de l'aéronef à chaque vol.

This permit shall be carried on board during all flights.

SPECIMEN

Annexe XIV: CLN

1. Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

2. **CERTIFICAT ACOUSTIQUE *N°***
NOISE CERTIFICATE
DIRECTION GENERALE DE L'AVIATION CIVILE

3. **Marques de nationalité et d'immatriculation** *Nationality and registration marks*	4. **Constructeur et désignation du type de l'aéronef** *Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft*	5. **Numéro de série de l'aéronef** ***Aircraft serial number***

6. **Moteur :** *Engine:*	7. **Hélice (*) :** *Propeller(*):*

8. **Masse maximum au décollage (kg)** *Maximum Take-Off Weight (*)*	9. **Masse maximum à l'atterrissage (kg)** *Maximum Landing Weight (*)*	10. **Norme acoustique** *Noise standard*

11. **Modifications complémentaires apportées en vue de respecter les normes de certification acoustique applicables :**
Additional modifications incorporated for the purpose of compliance with the applicable noise certification standards:

12. **Niveau de bruit latéral/pleine puissance (*)** *Lateral/Full Power Noise Level (*)*	13. **Niveau de bruit en approche (*)** *Approach Noise Level (*)*	14. **Niveau de bruit de survol au décollage (*)** *Flyover Noise Level (*)*	15. **Niveau de bruit en survol (*)** *Overflight Noise Level (*)*	16. **Niveau de bruit au décollage (*)** *Take-Off Noise Level (*)*

Remarques :
Remarks:

17. **Le présent certificat acoustique est délivré conformément à l'annexe 16, volume I, de la convention relative à l'Aviation Civile Internationale du 7 décembre 1944 et au règlement européen 1592/2002, article 6, eu égard à l'aéronef mentionné ci-dessus, qui est considéré comme conforme aux normes acoustiques précitées lorsqu'il est entretenu et utilisé en conformité avec les spécifications et les limites d'utilisation qui s'y rapportent.**
This Noise Certificate is issued pursuant to Annex 16, Volume I to the Convention on International Civil Aviation dated Dec. 7, 1944 and Regulation (EC) No 1592/2002, Article 6 in respect of the above-mentioned aircraft, which is considered to comply with the foregoing noise standard when maintained and operated in accordance with the relevant requirements and operating limitations.

18. **Délivré le :**
Date of issue:
Duplicata délivré le :

19. **Signature :**
Signature:

SPECIMEN

Formulaire 45 de l'EASA

(*) Ces cases peuvent être omises en fonction du chapitre de certification.
(*) These boxes may be omitted depending on Chapter of certification.

Annexe XV : Certificat d'examen de navigabilité

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

membre de
l'Agence européenne de la sécurité aérienne
a member of the European Aviation Safety

CERTIFICAT D'EXAMEN DE NAVIGABILITÉ

AIRWORTHINESS REWIEW CERTIFICATE

REFERENCE CEN:

ARC REFERENCE

Vu le règlement (CE) n°1592/2002 du Parlement européen et du Conseil en vigueur au moment considéré, l'État membre certifie par le présent document que l'aéronef suivant:
Pursuant to Regulation (EC) No 1592/2002 of the European Parliament and of the Council for the time being in force, the Member State hereby certifies that the following aircraft :

Constructeur de l'aéronef : .....
Aircraft manufacturer

Désignation de l'aéronef par le constructeur : .....
Manufacturer's designation

Immatriculation de l'aéronef : .....
Aircraft registration

Numéro de série de l'aéronef : .....
Aircraft serial Number

est considéré en état de navigabilité à la date de délivrance ci-dessous.
Is considered to be airworthy at the time of this issue

Date de délivrance : .....
Date of issue

Date d'expiration : .....
Date of expiry

Signature : .....
Signed

N°d'agrément : .....
Autorisation No

SPECIMEN

Formulaire 15 de l'EASA
Ce certificat d'examen de navigabilité est établi conformément aux procédures et réglementation applicables en France au moment de son émission. Les conditions d'établissement ne sont pas nécessairement conformes au règlement (EC) 2042/2003 Partie M. La décision d'acceptabilité de ce certificat pour l'émission d'un nouveau certificat de navigabilité dans un autre Etat de l'UE, conformément à l'article 21A.179 (a) (2) du règlement (CE) 1702/2003 est laissée à l'appréciation de l'Autorité importatrice.

This airworthiness review certificate is issued in accordance with procedures and regulations applicable in France at the date of emission. The conditions of issuance do not necessarily comply with EC regulation 2042/2003 Part M. Acceptability of this certificate for emission of a new certificate of Airworthiness in another EU country, in accordance with Part 21A179(a), will be at the discretion of the authority of the importing country.